NOWELKA
„AKCJA NA KUTSCHERĘ“

Nr 2

ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI
WARSZAWA
15. II. 1949
CENA 25 ZŁ.

ZWIĄZEK ZAWODOWY TRANSPORTOWCÓW

TWORZY NOWY TYP KIEROWCY

Nie ma złych samochodów — są tylko źli kierowcy. Stare samochodziarskie przysłowie słusznie ujmuje główny problem w rozwoju motoryzacji. Problem kadr kierowców. Główny problem, wraz z którym najpoważniejsza organizacja kierowców, Związek Zawodowy Transportowców, wstępuje w nowy etap pracy. Związek nasz bowiem słusznie ocenił, że odbudowę motoryzacji trzeba zaczynać od „odbudowy“ samego kierowcy. Że trzeba wychowywać świadomego zadań motoryzacji — w okresie wstępowania do socjalizmu — transportowca. Że trzeba naprawiać zaniedbania sanacji, która motoryzacji umasowić nie chciała. Że trzeba podnieść fachowość wielu młodych kierowców zmanierowanych okresem wojennym.

Związek nasz rozpoczął zatem gigantyczną akcję doszkoleniową. Akcję możliwą tylko w państwie ludowym. Świadczy o tym ilość nowych ośrodków szkoleniowych i sumy wydatkowane na akcję doszkoleniową i kulturalno-oświatową (20 nowych ośrodków i 15 milionów zł.) Osiągnięcia ZZT w dziedzinie opieki nad kerowcą zawodowym są nie mniejsze. Dzięki staraniom Związku nierównomierność płacy, w zależności od miejsca pracy kierowcy, została zlikwidowana. Obecnie, niezależnie od tego, czy zatrudnieni jesteśmy w przemyśle, budownictwie, czy innej dziedzinie naszej gospodarki, stawki płacy są jednolite tak, jak jednolita jest praca

Wielu z naszych kolegów znalazło się jeszcze niestety poza Związkiem, będąc z racji swej pracy członkami Związków, do których ich zakłady należą. W rok 1949 wkraczamy nadal z tą sprawą, która dotychczas nie była jeszcze możliwa do uregulowania. Zapewne jednak i tę trudność uda się usunąć tak, że wszyscy zawodowi kierowcy spotkają się w ramach jednego Związku, łączącego ich wspólną pracą i wspólnymi celami.

Na szczególne podkreślenie zasługuje troska, z jaką Związek organizuje i jaką otacza współzawodnictwo pracy kierowców. Związkowi zawdzięczamy hasła, pod jakimi łączymy się obecnie w naszym współzawodnictwie w eksploatacji. Związkowi zawdzięczamy doniosłą pracę ustalenia norm współzawodnictwa, niezwykle zróżnicowanego w formach. Już wkrótce po zamknięciu pierwszego etapu współzawodnictwa, będziemy mogli, do elity klasy robotniczej — przodowników pracy, dołączyć naszych przedstawicieli przodowników-kierowców.

Kierowca bowiem, który w pełni nie posiada świadomości obywatelskiej, zrozumienia zadań motoryzacji, nigdy nie będzie mógł być tym, co rozumiemy dzisiaj pod nazwą **kierowcy.** To też i w tej dziedzinie praca Związku w latach ubiegłych jest ogromna. 47 świetlic na terenie całej Polski, zaopatrzonych w biblioteki (10.570 tomów) aparaty radiowe, stałe programy wykładów ze wszystkich dziedzin naszego życia państwowego, są dowodem słusznej linii prac Związku nad wychowaniem nowego transportowca.

Nie mniejszą troską otacza Związek naszą młodzież. Postawa Związku znalazła swe odbicie w stosunku do Powszechnej Organizacji „Służba Polsce“. Kursy kierowców SP znalazły pełną pomoc sięgającą w poszczególnych wypadkach nawet tak daleko, że udzielono na ten cel własnych środków wyszkoleniowych, jak to np. miało miejsce w Warszawie.

Pracowników naszego Związku spotykamy na każdym kroku. Wszędzie tam, gdzie potrzebna jest pomoc. W komisjach egzaminacyjnych, w ośrodkach szkoleniowych i doszkoleniowych, jako ofiarnych pomocników, instruktorów, nauczycieli każdego kierowcy. Ich postawa i dokonana w ubiegłym roku praca, której znaczenie odczuliśmy wszyscy, pozwala wierzyć, że lata następne wysuną Związek Zawodowy Transportowców na czołowe miejsce w ruchu zawodowym.

Z. Wilamowski kpt.

I-sza rocznica wyboru Głowy Państwa

Rok temu Sejm Ustawodawczy swą historyczną decyzją z dnia 4-go lutego wybrał pierwszego Prezydenta Polski Ludowej Ob. Bolesława Bieruta



Prezydent RP. Bolesław Bierut, opiekun odrodzonego ruchu Związków Zawodowych w Polsce Ludowej i wysoki protektor Automobilklubu Polski, pozdrawia serdecznie uczestników ostatniego XIV. Raidu AP.

W dniu 13 lutego b.r. upływa 30 lat istnienia w Polsce Oddziału Automobilistów ZWIĄZKU ZAWODOWEGO TRANSPORTOWCÓW Naczelnej organizacji wszystkich kierowców i transportowców oraz Jubilatom Redakcja „Za Kierownicą“ w imieniu swych Czytelników i własnym składa życzenia dalszej owocnej pracy.

WYJAZD POLSKIEJ KOMISJI MOTORYZACYJNEJ DO MOSKWY

W ubiegłym tygodniu wyjechała z Warszawy do Moskwy specjalna komisja motoryzacyjna, która w ramach podpisanej ostatnio umowy handlowej polsko-radzieckiej zakontraktuje pewną ilość taboru i sprzętu samochodowego oraz części zamiennych.

Pod uwagę brane są przede wszystkim doskonałe samochody ciężarowe ostatniej produkcji radzieckiej ZIS—150 i GAZ—51. Następnie traktory rolnicze i wszelkie części zapasowe do sprowadzanych typów.

Jednocześnie zostanie zamówiona większa ilość ogumienia samochodowego i traktorowego produkcji moskiewskiej i jarosławskiej fabdyki opon. (sls).

Nie wszyscy „ZMP-owcy" jednostki wojskowej 5437 posiadali dotychczas legitymacje. Nie u każdego widać spod grubego zimowego płaszcza odznakę organizacji. Wszyscy jednak w całej jednostce doskonale wiedzą, kto jest „zetempowcem". Mógłby się ktoś zapytać, co to za „czary". Kierowcy „zetempowcy" twierdzą jednak, że to całkiem proste. „Zetempowcy" jednostki zrozumieli szczególnie wielką rolę ZMP w jednostce samochodowej, szczególnie szerokie możliwości, jakie daje służba samochodowa każdemu kierowcy w czynnym dopomożeniu do budownictwa socjalizmu.

Kierowcy - zetempowcy wyróżniają się w pierwszym rzędzie jako przykładni gospodarze, powierzonego ich opiece sprzętu. Zdają sobie doskonale sprawę, że w rękach posiadają — milionowej wartości — własność całego ludu pracującego: samochody, benzynę, ogumienie, akumulatory i inne wartościowe części.

Kierowcy-„zetempowcy" ze swych zadań wywiązują się wzorowo. Wielu posiada na przedniej szybie swego samochodu, malutką odznakę — „wzorowy kierowca". Ta mała odznaka mówi jednak wiele. Mówi ona o wzorowej pracy, o stałej trosce kierowcy o samochód.

Jedno ze swoich zebrań kierowcy-„zetempowcy" poświęcili specjalnie zagadnieniu oszczędności. Przewodniczący koła, kol. st. szer. Matejczyk, wyjaśnił zebranym znaczenie oszczędności w chwili obecnej. W okresie, kiedy stoimy u progu ogromnego planu sześcioletniego, który zapewni nam dopływ nowych samochodów, traktorów, części zapasowych, który zapewni całemu ludowi pracującemu dobrobyt. W dyskusji, jaka się rozwinęła, głos zabierali kol. kol. kpr. Jędrzejewski, plut. Marek i st. strz. Pazdura. Wyjaśnili oni, jak oszczędność, która w naszej służbie ma szerokie możliwości, ściśle łączy się z ułatwieniem wykonania planu. Po dyskusji przewodniczący poprosił najlepszych kierowców jednostki, ażeby powiedzieli, czemu zawdzięczają swoje doskonałe osiągnięcia w przedłużeniu przebiegu międzyremontowego oraz w oszczędności materiałów pędnych i ogumienia.

POLSKA i ŚWIAT zza kierownicy

WZOROWI KIEROWCY ZMP-OWCY RACJONALIZATORAMI

Uważałem zawsze na czystość oleju —

powiedział wzorowy kierowca st. strz. Mazurkiewicz. — Nigdy nie wlewałem oleju bez uprzedniego wyczyszczenia miejsca wlewu. Tak samo nie wtłaczałem smaru do smarowniczek bez ich przeczyszczenia. Stale kontrolowałem poziom oleju i nigdy go nie wymieniałem przy zimnym silniku. Dbałem zawsze o czystość mego wozu od brudu i błota. Myjąc wóz naftą, uważałem jednak zawsze, ażeby nafta nie przedostawała się do szczelin, przez które wydobywa się na zewnątrz smar. W czasie trudnej jazdy terenowej kontrolowałem stan oleju w drodze, ponieważ silnik zużywa go wtedy więcej. Po powrocie z drogi, dokonywałem zawsze ogólnego przeglądu szczelności karteru, szczelności przewodów oleju, wody i benzyny, ciśnienia w oponach tak, ażeby wóz w nocy nie stał na „osiadłych" gumach".

Na zakończenie st. strz. Mazurkiewicz stwierdził, że sukcesy w przedłużeniu okresu międzyremontowego swego samochodu osiągnął dzięki stałej, codziennej konserwacji i specjalnej uwadze na smarowanie, czystość oleju i towotu.

Przedewszystkiem właściwe ustawienie zapłonu —

stwierdził kpr. Wargal i dodał, że wypowiedź st. strz. Mazurkiewicza trzeba uzupełnić odnośnie samego sposobu jazdy, który wpływa bardzo na niszczenie się silnika. Kpr. Wargal podkreślił, że nigdy nie rusza z miejsca (szczególnie zaś w zimie) dopóki silnik nie posiada przepisowej temperatury oraz, że specjalną uwagę zwraca na właściwe ustawienie zapłonu. Kpr. Wargal umotywował to tym, że za wczesny zapłon powoduje przeciążenie silnika. Zaś późny zapłon — przegrzewanie silnika, a w szczególności przegrzewanie zaworów. Kpr. Wargal stwierdził, że dzięki trosce o ustawienie zapłonu, w jego samochodzie nie ma żadnych stuków zaworów".

Hamuję zawsze kilkakrotnie —

powiedział strz. Michalak. — Dzięki temu nie mam zmartwienia ze swymi hamulcami i zawsze sprawnie działają". — Strz. Michalak zwrócił szczególną uwagę na szybkie niszczenie się hamulców przy ostrym hamowaniu, przy zjazdach z góry, w czasie którego bębny hamulcowe się przegrzewają i następuje szybsze ścieranie się bębnów i szczęk, zmuszając do zmiany okładzin. Strz. Michalak zwrócił uwagę, że często jeszcze widzi wśród kolegów nieposzanowanie hamulców w postaci ostrego, nagłego hamowania.

40 km na godzinę i temperatura wody +90°C

to zasada, dzięki której zawsze utrzymuję zużycie benzyny w granicach normy — powiedział kpr. Wojciechowski. — Dzięki jeździe na tej szybkości otrzymuję również najmniejsze zużycie ogumienia. Drugą rzeczą, na którą stale zwracam uwagę, to aby mimo mrozu temperatura wody nigdy nie opadała poniżej 90°C".

Zebranie zakończyło się powzięciem decyzji, że na każdym następnym zebraniu koledzy kierowcy będą mówili o tym, co zrobili, ażeby zaoszczędzić swój samochód, jak również materiały pędne i ogumienie. Koło zaś będzie prowadziło statystykę, kto przejedzie największą ilość kilometrów i kto zaoszczędzi benzynę i opony.

W. Z.

Szlakiem zwycięstw Armii Czerwonej

»DROGA ŻYCIA« DROGĄ ZWYCIĘSTWA

Tak, jak w okresie pokoju w Związku Radzieckim, dwie wielkie postacie LENINA i STALINA niosły zwycięskie idee wolności ludów — idee socjalizmu — tak w pamiętnych latach Wojny Ojczyźnianej dwa wielkie miasta Leningrad i Stalingrad przyniosły, dzięki bohaterskiej i natchnionej obronie, zwycięstwo, zapoczątkowane pod murami swych miast, a zakończone zatknięciem czerwonych sztandarów w stolicy powalonego hitleryzmu.

Leningrad nazwany kolebką Rewolucji Październikowej, został zaatakowany pod koniec sierpnia 1941 roku przez przeszło 300 tysięczną armię hitlerowską. Wtedy cała ludność Leningradu stanęła do obrony, odpierając bohatersko w ciągu dwu i pół lat szaleńcze ataki wroga. Tuż poza linią frontu pracowały fabryki i zakłady, dostarczając, mimo najsurowszych warunków życia, zaopatrzenia koniecznego dla walczących oddziałów.

Gdy nie powiódł się plan szybkiego zawładnięcia miastem zaczęli Niemcy głodową blokadę Leningradu. Jednak i to nie złamało ducha oporu leningradczyków. W najważniejszych fabrykach nie przerywano pracy. Zahartowani jak stal ludzie wykazali najwyższe poświęcenie i pogardę śmierci. A walka trwała nieustannie. Bombardowania trwały godzinami. Racje żywnościowe stały się skąpe do ostateczności. Wtedy z inicjatywy tow. Żdanowa rozpoczęto prace nad przeprowadzeniem drogi lodowej przez jezioro Ładoga, w czasie pamiętnej zimy 1941—1942 roku. Na trasie tej, nazwanej później „Drogą życia", otrzymywał Leningrad codziennie 7—8 ton żywności.

Wreszcie nadszedł upragniony dzień, w którym wojska frontu leningradzkiego przepędziły precz znienawidzonego wroga, 27 stycznia 1944 roku radio podało komunikat, że miasto jest w o l n e, że nie ma blokady nieprzyjacielskiej i morderczych obstrzałów.

Stalingrad. W murach tego miasta rozegrała się bohaterska walka, w wyniku której radzieckie siły zbrojne osiągnęły największe zwycięstwo w historii wielkich wojen. Po trwających przeszło pół roku zmaganiach, okrążono i zlikwidowano w „kotle" stalingradzkim, wyborową 330 tysięczną armię Niemców.

Zdobycie Stalingradu stało się podstawową częścią niemieckich planów. Zamierzając jednym uderzeniem zająć miasto, dowództwo niemieckie skoncentrowało do szturmu wielkie siły. Szturm południowej i centralnej części Stalingradu rozpoczęli Niemcy 13 września 1942 r. Po dwutygodniowych zaciętych walkach wróg opanował za cenę olbrzymich strat szereg rejonów miejskich. Jednakże nie udało się mu zdobyć śródmieścia. Żołnierze radzieccy nie przepuścili Niemców do Wołgi. Walki w mieście nie ustawały. Walczono o bloki mieszkalne, o poszczególne mieszkania. Do obrony stanęli wraz z żołnierzami robotnicy, inżynierowie, urzędnicy — mężczyźni i kobiety. Fale ataków wroga rozbijały się o potężny mur obrony radzieckiej. Ani jedna bitwa w historii nie zna takich przykładów bohaterstwa. Jakie dała Armia Radziecka pod Stalingradem. Kontrofensywa wojsk radzieckich rozpoczęła się 19 listopada 1942 r. W „kotle" stalingradzkim na obszarze 1500 km. kwadr. otoczono 22 dywizje nieprzyjaciela. Po ultimatum do otoczonych dywizji rozpoczął się końcowy etap bitwy. Uderzenie z kilku kierunków rozbito na mniejsze części siły wroga. Operacje wyniszczające rozpoczęto 10 stycznia, a już 26 stycznia połączyły się wojska radzieckie niowej, a 2 lutego północnej grupy wojsk niemieckich.

(sls).



„DROGA ŻYCIA", dzięki której ludność bohaterskiego Leningradu przerywała wielomiesięczne oblężenie miasta, wiodła po zamarzniętym jeziorze Ładoga.

PRZEMYSŁ MOTORYZACYJNY SZKOLI NOWE KADRY

Stały wzrost ilości naszych zakładów przemysłowych, powiększanie istniejących już fabryk i wzmożona produkcja wymagają coraz liczniejszych kadr fachowców. Doceniając to poważne zagadnienie Min. Przemysłu i Handlu stworzyło przy ośrodkach fabrycznych szereg szkół zawodowych, mających na celu przygotowanie wyszkolonych kadr do pracy w przemyśle.

Przemysł motoryzacyjny w Polsce posiada dziś już cały szereg własnych ośrodków fabrycznych i warsztatowych. Motoryzacja kraju jest uzależniona w znacznym stopniu od ilości i wielkości zakładów przemysłowych, a ta z kolei od fachowych kadr pracowników. Dążąc do powiększenia tych kadr stworzono specjalne szkoły. Należą do nich poza liceami samochodowymi i samochodowo-mechanicznymi w Warszawie, specjalne ośrodki szkoleniowe założone przy zakładach przemysłu motoryzacyjnego, podległe Min. P. i H.

Szkoły te są trzech typów:

a) *Szkoły przemysłowe* kształcące młodocianych pracowników swojego zakładu. Nauka trwa 3 lata, dając poza ogólnym wykształceniem wiadomości z dziedziny zawodowej, wystarczające do złożenia egzaminu czeladniczego.

b) Wyższym stopniem szkolenia zawodowego jest *gimnazjum przemysłowe*. Tu uczy się młodzież nie zatrudniona w produkcji. Program jest naturalnie obszerniejszy niż w szkole.

c) Szkolenie zawodowe *na stopniu licealnym* trwa 2 lata, dając absolwentom poza tytułem technika, prawo wstępu na wyższe uczelnie. Zasadniczo są trzy kierunki specjalizacyjne w liceach: 1) konstrukcyjny, 2) warsztatowy, 3) techniczno-odlewniczy. Poza tym otwarto liceum w Łodzi ze specjalnym wydziałem budowy silników, gdzie nauka odbywa się wg programu opracowanego przez znanego fachowca z tej dziedziny, prof. Wernera.

W ramach szkolnictwa zawodowego przemysłu motoryzacyjnego pobiera naukę ogółem 3.140 osób. Z tego w 7. szkołach przemysłowych — 1 553, w 4. gimnazjach—1 032, a w 3. liceach — 565.

Do największych dziś ośrodków szkolnictwa zawodowego przemysłu motoryzacyjnego należą wielkie centra produkcyjne, jak: Zakłady Starachowickie, Państw. Zakł. Inż. Nr 1 — Ursus w Warszawie i Państwowe Zakłady Samochodowe w Gliwicach. Poza tym szkolnictwo zawodowe jest prowadzone przy Fabryce Silników Spalinowych w Andrychowie koło Krakowa, w P. Z. Inż. — 2 w Szczecinie, w Dziedzicach przy Zjedn. Zakł. Rowerowych (w przyszłości ma tu powstać fabryka motocykli), oraz w Kuźni Ustroń, gdzie znajduje się też gimnazjum.

Niestety, szkolnictwo zawodowe przy przemyśle motoryzacyjnym nie jest w stanie przyjąć tych wszystkich, którzy się do niego garną. Nie pozwala na to szczupłość miejsca i brak kadr nauczycielskich. Wielkim ułatwieniem pracy szkolnictwa zawodowego w przemyśle byłoby stworzenie odpowiedniej ilości specjalnych burs i internatów. Wtedy bowiem młodzież, znajdując się stale pod opieką odpowiednich wychowawców, nie tylko uzyska odpowiednie kwalifikacje w wybranym zawodzie, ale i osiągnie wysoki poziom wyrobienia obywatelskiego i społecznego, co dopiero w połączeniu tych dwu wartości stworzy typ świadomego, odpowiedzialnego i o wysokich kwalifikacjach zawodowych pracownika fachowego.

W. K.



46 tysięcy km bez uszkodzenia samochodu przejechał dotychczas na swym „ZIS-ie 5“ st. strz. Krogulski Eugeniusz. Jest on mimo młodego wieku, ma bowiem 22 lata, jednym z czołowych kierowców swojej jednostki. Miejmy nadzieję, że nasz kolega stanie się w wojsku „kierowcą — stutysięcznikiem“, jakich wielu potrzeba w naszym państwie, i osiągnie na swym wozie 100 tysięcy przebiegu w okresie międzyremontowym

Polska i Świat zza kierownicy

AWANS SPOŁECZNY

w Wojskowych Zakładach Motoryzacyjnych

Wśród Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych na czoło wysuwają się WZM Nr 4. Zakłady te w obecnej chwili przodują tak pod względem produkcji, tj. wykonania planu, jak i pod względem politycznym. Wielką zasługę ma tu zakładowa organizacja PZPR i jej sekretarz tow. Imieliński. Organizacja PZPR w pełni czuje się współodpowiedzialna za Zakłady i za życie polityczne i kulturalne na ich terenie. Sekretarz zaś, to naprawdę prawa ręka dyrektora, we wszystkich najtrudniejszych nawet zagadnieniach, które stoją przed Zakładami. Nic więc dziwnego, że przy takiej harmonii wyniki WZM Nr 4 są coraz lepsze. Szczególnie wielką zasługą całej organizacji zakładowej PZPR i dyrektora zakładów, kpt. Hajzera jest wysunięcie na czołowe stanowiska robotników, starych pracowników Zakładów, którzy swym wieloletnim doświadczeniem i ofiarną postawą, jaką zajęli w pierwszym trudnym okresie uruchamiania Zakładów i odbudowy zniszczeń wojennych dowiedli, że postawieni na kierownicze stanowiska, zapewnią Zakładom pełny rozwój.

W obecnej chwili na czele wszystkich oddziałów Zakładów stają robotnicy, wysunięci przez zakładową organizację PZPR. Kierownikiem działu przetwórczego jest były tokarz Imieliński Roman; kier. działu Napraw Samochodów — były monter Ignacy Garyga; kier. wydziału gospodarczego — były szlifierz Gerth Bernard; kier. wydziału materiałowego — Stanioł Jan, były ślusarz; kierownikiem oddziału mechanicznego — były tokarz Gacal Michał; z-cą kierownika kontroli technicznej — Jakubowski Konstanty, były monter; starszym referentem Zaopatrzenia jest Musiał Jan, były stolarz. Również wielu innych robotników zostało wysuniętych na inne poważne stanowiska. Wysunięcie na wyżej wymienione stanowiska starych pracowników Zakładów, robotników oddanych w pełni Ludowej Polsce, przyczyniło się do faktu, że WZM Nr 4 są dziś przodującym pod każdym względem zakładem naprawy samochodów, zaś ich produkcja gwarantuje wysoką jakość wykonania.

(Z. W.)



— „Każdy staranny przegląd, każda zaoszczędzona minuta pracy to usprawnienie naszego transportu“ — tak twierdzi brygadzista w warsztatach PKS (Warszawa—Wola), monter silnikowy i podwoziowy — F r a n c i s z e k   K u r z a j, który ponadto posiada 22-letnie doświadczenie zawodowe. Nic więc dziwnego, że jego brygada wysunęła się na czoło swą praca przy konserwacji taboru.

„TOR“ szkoli Traktorzystów

Trzy wielkie ośrodki szkoleniowe dla traktorzystów: kierowców i mechaników warsztatowych uruchomiło Przedsiębiorstwo Państwowe „Techniczna Obsługa Rolnictwa“. Znajdują się one w Radomiu, Golędzinowie i Komprachcicach k. Opola. Na pierwszym kursie przewidziano dla kandydatów 600 miejsc dla kierowców traktorów i 240 miejsc dla warsztatowców ośrodków traktorowych.

Nowe kadry zapewnią ośrodkom maszynowym TOR-u odpowiednią eksploatację taboru i usprawnią ich pracę. *(sls.)*

I ETAP WSPÓŁZAWODNICTWA PRACY W PKS ZAKOŃCZONY

W styczniu został zakończony I etap współzawodnictwa pracy na stacji samochodowej PKS w Warszawie. Wzięło w nim udział 119 kierowców i 77 konduktorów.

Dzięki współzawodnictwu zmniejszyło się wydatnie zużycie materiałów pędnych oraz podniesiono punktualność i regularność kursów autobusowych.

Kierowcom przyznawano punkty dodatnie za każdy dzień gotowości samochodu do jazdy (w zależności od typu. Np. za nowego Leylanda + 4, a za GUY'a, który już się dobrze wysłużył + 15). Dalsze plusy zbierali kierowcy za oszczędność paliwa, od każdego litra mniej niż przewiduje ustalona norma, za dobrze utrzymanie wozu i punktualność.

Punkty ujemne odliczano za nieusprawiedliwiony przepał paliwa, za każdy dzień postoju z winy kierowcy, za spóźnienia, nieprzestrzeganie przepisów drogowych, nieodpowiednie zachowanie w stosunku do pasażerów i współpracowników.

Miernikiem pracy konduktorów były: uprzejmość w stosunku do pasażerów, porządek w wozie, utarg na etapie, punktualność oraz sprawność.

„Wyniki I etapu współzawodnictwa kierowców“

Nazwa kierowcy	M-ka samoch.	Ilość przejechanych km	Ilość zaoszcz. paliwa	Pkt.
Kocko Tad.	GMC	7.665	644 l.	5616
Szablewski J.	Leyland	9.997	472 „	3808
Dobijalski Z.	Bedford	9.439	970 „	3714

Z kierowców najwięcej km przejechał Kucharski Józef na „Fiat“ (12.713 km), a ilość oszczędzonego paliwa była najwyższa u Kowalewskiego Władysława — 1 137 l benzyny (przy przebiegu 11 182 km).

Wśród konduktorów pierwsze miejsce zajął Sidor Wład. — 460 pkt.; 2. Kęcki Zb.—410 pkt.; 3. Kołodziejczyk L. — 400 pkt.

Największy kilometraż z konduktorów miał Stefan Łomiak (5 250 km) mając równocześnie największy utarg — 466 950 zł.

Współzawodnictwo pracy w PKS zostanie rozszerzone w następnym etapie na pracowników Warsztatów i Stacji Obsługi.

NOWE OSIĄGNIĘCIA PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO w ZSRR

W moskiewskiej fabryce samochodowej im. J. Stalina („ZIS“) do cementacji kół zębatych, sworzni itp. części pojazdów mechanicznych zastosowano po raz pierwszy gaz ziemny.

Części stalowe umieszczono w piecu cementacyjnym i po napełnieniu go gazem ziemnym podgrzewano w ciągu 8 — 10 godzin. Temperatura, jakiej poddano cementowane części, wahała się od 920 do 930°. W ten sposób powierzchnia stali nasycając się węglem wydzielanym przy spalaniu metalu w piecu, stała się nadzwyczaj twarda i wytrzymała.

Metoda ta dzięki szybkości i skuteczności zwiększyła wydajność moskiewskiej fabryki o 40 — 50%, co wyrazi się sumą pół miliona rubli rocznych oszczędności. *(sls.)*

Czesi znoszą ograniczenia w sprzedaży pojazdów mechanicznych

Rok bieżący przyniósł motoryzacji czechosłowackiej zasadnicze zmiany. Zniesiona została mianowicie wyłączność sprzedaży pojazdów mechanicznych, ogumienia i materiałów pędnych na specjalne zezwolenie ministerstwa przemysłu. Obok sprzedaży reglamentowanej uruchomiono sprzedaż wolnorynkową. Przy cenach „sztywnych“ pojawiły się ceny wyższe. I tak dla samochodów są one wyższe nieco ponad 100%, a dla motocykli wyższe o przeszło 30%. Cena ogumienia została również podniesiona, z czego w sprzedaży wolnorynkowej znajdują się tylko opony motocyklowe i rowerowe. Benzyna na zezwolenie kosztuje nadal 12 Kcs dla samochodów ciężarowych i 18 Kcs dla osobówek i motocykli. Natomiast w sprzedaży wolnorynkowej wynosi 60 Kcs dla wszystkich pojazdów. Najwięcej skorzystali na tym motocykliści, którzy z reguły byli pozbawieni przydziałów. (S.)

Dobrze pracują robotnicy Czechosłowacji

Czas wyprodukowania jednego samochodu Skoda 1101 wynosił 325 godzin pracy. Został jednak obniżony przez samych robotników fabryki w Mlada Boleslav do 310 roboczogodzin, a to dla uczczenia ostatniego zjazdu Komunistycznej Partii Czechosłowacji. Tym samym, dzięki postawie pracowników czechosłowackiego przemysłu motoryzacyjnego, zostanie obniżona cena sprzedażna samochodu.



Mimo poważnego wieku kierowca Bedforda (PKS — Warszawa) Władysław Kowalewski bije jeszcze rekordy! I to tym cenniejsze, że są to rekordy oszczędności paliwa. Mianowicie w ciągu dwuch miesięcy zaoszczędził na swoim wozie 1137 litrów benzyny, przejeżdżając 11.182 km. To też I-sze miejsce w wyścigu oszczędności swej bazy i okrągła sumka, jako premia, były nagrodą za ten piękny „wyczyn“.

Strajk robotników w fabryce samochodów we Francji

W znanej fabryce samochodów „Panhard Levasseur“ we Francji wybuchł ponownie strajk, spowodowany niskimi zarobkami robotników przy stale zwiększającej się drożyźnie. Wszystkie żądania robotników, domagające się polepszenia ich wynagrodzeń, zostały przez dyrekcję fabryki odrzucone. Wobec tego robotnicy postanowili przerwać pracę.

Oto jeszcze jeden dowód „zbawiennego“ działania osławionego planu Marshalla, „polepszającego“ systematycznie sytuację francuskiego przemysłu. *(sls.)*

W drodze i NA POSTOJU

MOTOCYKLISTO! ZANIM WYRUSZYSZ W DROGĘ— PRZECZYTAJ!

Uwagi raidowego mistrza Polski o jeździe motocyklem w okresie zimowym

Słusznie większość ludzi twierdzi, że motocykl w lecie jest prawdziwą przyjemnością i pożytecznym sprzętem, podczas gdy w zimie staje się czymś zbędnym. Ci, którzy są w stanie jeździć samochodem i motorem, oczywiście, uznają w zimie tylko samochód.

Pamiętajmy więc, że grubość ubrania wcale nie świadczy o tym czy będzie nam ciepło i czy nie zmarzniemy na „kość". Cztery swetry i kurtka skórzana są tak przewiewne, że jeden sweter, ale pod płaszczem czy kombinezonem gumowym, jest kilka razy cieplejszy (jedynie nieprzewiewnym materiałem jest guma). Jako poradę praktyczną wypróbowaną w największe mrozy podaję: nic tak nie ogrzewa jak zwykły papier gazetowy. Jeżeli wkładamy na siebie dwa swetry, to pomiędzy nie włóżmy gazetę, jeżeli mamy dość swobodne buty, to między skarpety wkładajmy zawsze „ostatnie nowości dnia". Papier gazetowy jest znakomitym izolatorem: tani, praktyczny i zawsze do otrzymania.

Jeżeli chodzi o obuwie, to buty powinny być możliwie luźne i natłuszczone olejem (przypadkiem nie samochodowym!). Noga nie może być skrępowana, bo wtedy zmarznie nam na pewno. W rezultacie hamowanie i zmiana nożna biegów będzie na tyle przykra, że możemy stracić ochotę do dalszej jazdy.

Rękawice są bodajże najważniejszym problemem. Kierowanie, wyciskanie sprzęgła, kręcenie gazem, nie może odbywać się skostniałymi rękami. Dlatego też pamiętajmy, iż pod rękawice motocyklowe skórzane (bezwzględnie z długim mankietem) musimy włożyć zwykłe rękawiczki wełniane, oczywiście pięciopalcowe. Należy zwracać uwagę na nieskrępowanie swobodnych ruchów palców. Głowę chronimy skórzaną „kominiarką", najlepiej na futrze, tak, aby koniecznie zakrywać uszy. Nawet nieduży mróz i wiatr przy szybkości 60, 80 km na godzinę spowoduje łatwe ich odmrożenie.

Samą twarz należy chronić nacierając wazeliną lub bardzo tłustym kremem, co znakomicie zabezpiecza przed przykrym i kłującym jak szpilki wiatrem. Wspomnieć również należy o przygotowaniu osłon na motorze, przed sezonem zimowym. A więc możemy wykonać sami z grubego celofanu lub plexilu ochronną szybę nad kierownicą, która by zasłaniała nas od wiatru. Trzeba pamiętać o ustawieniu jej pod odpowiednim kątem i dobraniu odpowiedniej wysokości, bo może się tak zdarzyć, iż wiatr na skutek wiru powietrza przy górnej krawędzi będzie nam wiać w kark.

Na kierownicy możemy łatwo umieścić osłony na ręce, zrobione z grubego brezentu, umożliwiające swobodne manewrowanie gazem i sprzęgłem (przednim hamulcem nie radzę się w zimie posługiwać!). Osłony nóg, nie upiększające bezsprzecznie motocykla, można wykonać najlepiej z blachy aluminiowej. Chronimy tym nogi od wiatru, a przy odwilży od mokrego śniegu i wody, która prawie na każdym motocyklu zalewa nam dokładnie nogi od stóp do kolan.

Podałem tu najbardziej praktyczne wskazówki ubrania i przygotowania się na zimę. No, a teraz jazda!... Ale nie tak szybko jak w lecie! O metodach jeżdżenia na mokrej, zlodowaciałej i zaśnieżonej jezdni — w następnym numerze „ZK".



Jeżeli w zimie jazda motocyklem nie sprawia nam przyjemności, to niechaj będzie ona przynajmniej pożyteczna dla innych. W myśl tej zasady motocyklista, przyjaciel łyżwiarzy, z zapałem zabrał się do oczyszczania lodowiska ze śniegu.

Drogi Redaktorze!

W związku z reorganizacją Waszego pisma, zwracam się do Pana z projektem małej inowacji.

Mianowicie, chodzi mi o kwestię zwalczania anarchii drogowej. Obecne warunki ruchu w stolicy nie stwarzają obrazu poszanowania przepisów drogowych przez kierowców warszawskich, jak również przyjezdnych. Mało kto jedzie naprawdę przepisowo. Co drugi wóz (jeżeli nie częściej) śpieszy się środkiem jezdni lub lewą stroną na złamanie karku. Samochody osobowe zatrzymują się w momentach i miejscach zgoła nieoczekiwanych przez innych użytkowników ulic. Ciężarówki parkują w miejscach niedozwolonych lub w sposób blokujący przynajmniej pół jezdni. Na rogach ulic posiadających regulację ruchu zatrzymują się nie w dwu rzędach, jak to jest przewidziane szerokością jezdni, lecz stają pojedynczo, na ukos lub na samym środku stwarzają bardzo długi, niepotrzebnie pojedynczy ogonek czekających na zielone światło lub znak „jazda".

Proponuję przeto poświęcić na stałe jedną szpaltę na „Kolumnę piratów drogowych" i umieszczać w formie krótkich notatek, zaobserwowane „przestępstwa drogowe", podając dokładnie dzień, godzinę, markę i nr rejestracyjny i miejsce, — złego parkowania, niegaszenia świateł szosowych, zajeżdżania itp.

Notatki tego rodzaju spowodują może nie zaraz, lecz za pewien czas z pewnością, poprawę z ruchu i zwiększenie poszanowania przepisów. Nie będzie prawdopodobnie kierowcy (jeśli tak można nazwać) — recydywisty, który, gdy raz przeczyta o osobie, aby następnym razem popełnił to samo — będzie już o tym pamiętał.

Odrobina złośliwości i krytyki osłodzona lekkim żarcikiem nie obrazi nikogo, a da na pewno dobre rezultaty. Ponadto zjedna to Waszemu pismu nowe rzesze czytelników, którzy z niepokojem będą śledzić czy ich wóz nie figuruje w kolumnie „piratów drogowych".

Załączam serdeczne życzenia pomyślnego rozwoju pisma. Kreślę się z poważaniem

ANDRZEJ ŻYMIRSKI

Uwaga! jedzie PIRAT DROGOWY

§ W dniu 31 XII 1948 na rogu ulicy Nowy Świat i Al. 3 Maja w Warszawie samochód otwarty Willys nr A 80 211 o godzinie 11.00 podjechał do skrzyżowania i widząc światło żółte zatrzymał się. Światło zmieniło się na czerwone. Kierowca Willysa spojrzał na sygnał świetlny czerwony, powoli ruszył i najspokojniej przejechał skrzyżowanie na tym czerwonym świetle nic sobie z niego nie robiąc. Był to młody człowiek, trzymający nonszalancko w zębach papierosa.

§ Typowym okazem „gwiżdżącego" na przepisy pirata był kierowca, który w dniu 30 stycznia o godz. 21.00 przejeżdżał ulicą Marszałkowską w kierunku al. Jerozolimskich. Prowadzony przez niego ciągnik Lanz miał za sobą aż 6 (sześć!) przyczep. Wszystkie były bez świateł i nie posiadały numerów bocznych, a ostatnia nawet numeru ciągnika.

Był to A - 7 8 4 0 6. Koledzy, uwaga na pirata!

§ Na skrzyżowaniu ul. Brackiej i Chmielnej w Warszawie stoi piękna tabliczka z wykaligrafowanym napisem: „Przejście przez jezdnię".

W tym właśnie miejscu, tuż przy skrzyżowaniu, stoją prawie całe przedpołudnie jedna lub dwie ciężarówki, przypuszczalnie w uzasadnionym celu — jednak w niedozwolonym miejscu. Kierowcy nie zdają sobie sprawy z tego, że zamykają w ruchliwym punkcie — przejście dla pieszych, a przedstawiciele władzy nie zwracają na to uwagi.

Niewątpliwie drobne niedopatrzenie. Ale często drobne niedopatrzenia powodują ciężkie wypadki.

A-81160 było wymalowane na tabliczce samochodu ciężarowego, który dn. 20 stycznia stał na rogu Brackiej i Chmielnej, ściśle wpoprzek alejki oznaczonej gwoździami, jako przejście dla pieszych.

A-81221 brzmiał nr rejestr. ciężarówki stojącej w tym samym miejscu — następnego dnia.

Dalsze numerki skrzętnie zbieramy!



Mokra jezdnia

Mokra jezdnia jest postrachem dla świeżo upieczonego kierowcy. Jest ona bardzo śliska. Szczególnie asfalt polany wodą, staje się tak śliski, jak najbardziej oblodzona droga zimą.

Kierowcy wiedzą, że nie sposób zatrzymać samochodu na miejscu. Wiedzą, że każde zatrzymanie wymaga pewnej odległości, zwanej **drogą hamowania**. Otóż ta odległość zależna jest w największej mierze od tak zwanego spółczynnika tarcia bieżników opon o nawierzchnię drogi. Ponieważ w matematycznym wzorze na drogę hamowania nie ma wcale ciężaru samochodu, przeto wszystkie samochody, posiadające hamulce na wszystkie koła, będą mogły w zasadzie zatrzymać się na jednakowym dystansie, o ile znajdą się w tych samych warunkach. Tak więc mała „Dekawka" i wielki „Mack" — oba powinny móc zatrzymać się na takiej samej odległości, niezależnie od tego czy jadą puste, czy też są obciążone.

Spółczynnik tarcia opon o ziemię odgrywa jednak bardzo ważną rolę. Dowiedzmy się, że na przykład przy oponach w dobrym stanie, nie zdartych oraz przy jezdni betonowej, suchej i bez piasku — spółczynnik tarcia wynosi około 0,9. Natomiast przy drodze oblodzonej i oponach gładkich — wielkość tego spółczynnika maleje i wyniesie zaledwie około 0,15.

Jak zachowywać się przy kierownicy na mokrej jezdni? Po pierwsze, należy ograniczyć szybkość. Pamiętajmy, że znów we wzorze na drogę hamowania zasadniczą rolę odgrywa szybkość i to nie w pierwszej potędze, lecz w kwadracie, to znaczy matematycznie, jak gdyby pomnożona została jeszcze raz przez siebie samą. Tak więc, gdy jedziemy z szybkością dwa razy większą, to droga hamowania zwiększyć się musi nie dwukrotnie, lecz czterokrotnie. Zapamiętajmy to dobrze, gdyż wielu nawet starych kierowców wmawiać w nas będzie, że potrafią w szybkości sześćdziesięciu kilometrów zatrzymać samochód na dwóch metrach, a to jest wierutną bujdą.

Drugim warunkiem ostrożności na mokrej jezdni jest dokonywanie tylko łagodnych zakrętów. Przy silniejszych może łatwo nastąpić poślizg boczny, czyli tak zwane po naszemu „zarzucenie" samochodu i wtedy stracimy zupełnie panowanie nad kierunkiem jazdy, nie mówiąc już o niemożności zahamowania. Oczywiście, nie należy hamować podczas skrętu.

Trzecim warunkiem jest liczenie się z tym, że inny kierowca może nie bardzo umieć zachować się na śliskim i wobec tego konieczne jest baczne obserwowanie innych, aby w razie niebezpieczeństwa ominąć inny samochód lub mieć dostateczną długość do zahamowania.

Mokra jezdnia jest przyczyną 25% wszystkich wypadków na drogach. Pamiętajmy o tym i uważajmy.

(WTTR.)

JAK PRACUJĄ KIEROWCY W ZWIĄZKU RADZIECKIM

Łamy miesięcznika „Awtomobil", wychodzącego w Moskwie, otwarte są dla wszystkich pracowników Transportu Samochodowego w Związku Radzieckim. Oprócz teoretyków poruszających zagadnienia ekonomiczne i techniczne, współpracują stale z czasopismem liczni praktycy mający, w twardej rzeczywistości ich codziennej pracy, możność sprawdzenia założeń i twierdzeń wynikających z założeń teoretycznych.

Posłuchajmy, co mówią doświadczeni praktycy:

„Przebieg ogumienia na samochodzie ciężarowym do 40 000 km, w kulturalnych warunkach eksploatacji, okazał się całkowicie realny."

A oto jak określa autor kulturalne warunki eksploatacji:

„Co dzień sprawdzam ciśnienie w oponach za pomocą ciśnieniomierza (manometru).

W przepisowych okresach reguluję, z największą dokładnością, nachylenie i zbieżność kół przednich.

Przy załadowywaniu samochodu dbam, aby ładunek był ułożony równomiernie.

Nigdy nie używam samochodu z jednym, zamiast dwu bliźniaczych kół."

Następuje w końcu apel do przemysłu o wykonywanie wystarczającej ilości ciśnieniomierzy do opon. Tych małych i stosunkowo łatwych do wykonania przyrządów, którym zawdzięcza się bardzo znaczne przedłużenie czasokresu używania dziesiątków i setek tysięcy bardzo kosztownych opon. Apel taki jest równie aktualny i u nas w obecnej chwili. Równie aktualną jest sprawa zdejmowania kół bliźniaczych. Zbyt często widzi się ciężarówki, jadące zamiast na sześciu albo na dziesięciu kołach (trzyosiowe GMC) na czterech lub sześciu kołach. Należy tego zaniechać, gdyż skutkiem takiej „oszczędności" jest nieuchronne dwukrotnie szybsze zużycie się opony. Gdyby konstruktor samochodu uznał za celowe zastosowanie pojedynczych kół z tyłu, a nie bliźniaczych, to wymiar opon na kołach pojedynczych, dla tego samego obciążenia, byłby znacznie większy.

●

Na temat przekraczania normy zużycia paliwa, bardzo dokładnie ustalonej, dla nowego modelu ciężarówki GAZ-51 (4 cyl., 3,5 l, 2,5 ton), pisze praktyk, który tę normę utrzymuje:

„Utrzymuję stale temperaturę silnika w wysokości 80 stopni C i przywiązuję największą wagę do „gospodarki cieplnej" powierzonego mi samochodu.

Używam benzyny o liczbie oktanowej nie niżej 65 (tj. takiej jaką można otrzymać w dystrybutorach).

Dbam o utrzymanie stale przepisowej zbieżności kół przednich.

Nigdy nie jadę przez dłuższy czas stale z szybkością 60 km na godz., a tym bardziej z większą szybkością, chociaż samochód mój ma dostateczny zapas mocy dla stałego utrzymywania wysokiej szybkości."

Obserwacje obydwu praktyków są uderzająco zgodne z zaleceniami teoretyków. Ta zgodność świadczy, że obydwaj praktycy - kierowcy nie gorzej znają samochód od teoretyków i... że mają dobrze w głowie.

Uderzmy się w piersi. Ilu z nas,— praktyków, dba o dokładną zbieżność i nachylenie kół, o co wciąż dopominają się teoretycy. Operacja nie tak trudna, a gdy wykonywa się ją regularnie i dokładnie, to zapewnia właściwe kierowanie i w skutkach — pewność i łatwość jazdy oraz oszczędność w zużyciu opon i paliwa.

Oczywiście, że dla utrzymania normy paliwa, najważniejszym czynnikiem jest dobra „gospodarka cieplna". Pamiętajmy, że silnik samochodowy jest silnikiem cieplnym (termicznym). Aczkolwiek eksplozyjne spalanie daje nadmiar ciepła, tak że trzeba je odprowadzać przez chłodzenie, to jednak nie można uszczuplać tej ilości ciepła, która efektywnie pracuje. Inaczej: nie można zbytnio chłodzić silnika, jeśli chce się osiągnąć jego pełną wydajność. Tak samo przegrzewanie go jest szkodliwe. Trzeba rozsądnie gospodarzyć ciepłem, aby osiągnąć pożądany wynik, to znaczy: największą wydajność — najmniejszym kosztem.

●

A oto głos praktyka z dziedziny organizacji ruchu:

„U nas osiągamy na trzytonówkach 88 000, a nawet 100 000 tonokilometrów rocznie. Jak to robimy?

Jeździmy na dwie zmiany, to znaczy, że samochody pracują u nas nie osiem, a szesnaście godzin na dobę.

Staramy się zmniejszyć ilość dni w przestojach przez intensywną profilaktykę (obsługę bieżącą).

Stosujemy zespołową metodę napraw, co utrzymuje samochody w ciągłej gotowości i zaoszczędza jazd do warsztatów głównych na naprawę i z powrotem.

Bieżące przeglądy techniczne wykonywujemy tylko podczas trzeciej zmiany, a zatem głównie w nocy."

Oto przykład racjonalnego wykorzystania taboru.

(Akcelerator)

Na drodze i na postoju



Chwila odpoczynku. Kierowcy na postoju samochodowym w Tyflisie przy swych samochodach „Moskwicz". Teraz można spokojnie zaciągnąć się dymem z papierosa

Z sali sądowej

Stała rubryka „Z sali sądowej", w której omawiać będziemy charakterystyczne, dla naszego ruchu kołowego, przewinienia, pozwoli z nich zapewne wysnuć odpowiednie wnioski Czytelnikom lub chociaż ostudzi „gorące głowy" młodszych kierowców.

REDAKCJA

Najczęstszą przyczyną wypadków — jak notuje kronika sądowa, jest nadużycie alkoholu przez kierowców. Typowym tego przykładem jest sprawa kierowcy Wincentego Kulki, sprawcy katastrofy za Jabłonną, która pociągnęła za sobą śmierć dwóch osób i poranienie czterech innych. Kulka prowadził wóz z wycieczką, która wracała z Częstochowy do Przasnysza. W czasie postoju pod Jabłonną, Kulka po posiłku obficie zakropionym alkoholem ruszył w dalszą drogę. Samochód był przeładowany, gdyż jak ustalili rzeczoznawcy, znajdowało się na nim o 10 osób za dużo (tj. 45 — zamiast 35). Kierowca prowadząc wóz pod górę, co chwila zmieniał biegi. W pewnym momencie, przy zmianie biegu i dodaniu gazu, wóz szarpnął, wskutek czego wszyscy pasażerowie zostali rzuceni do tyłu. Ciężar ich, skupiony w jednym miejscu, spowodował wywrócenie się samochodu. Ćwiczący w pobliżu oddział wojska pośpieszył na pomoc. Żołnierze podnieśli samochód i wydobyli wszystkich przygniecionych. Poza tym ustalono, że Kulka przed wyjazdem do Częstochowy zostawił swe „czerwone" prawo jazdy w Starostwie, a jechał z prawem jazdy współwłaściciela samochodu — Jana Radwańskiego.

Sąd skazał zarówno kierowcę, Kulkę Wincentego, jak i Radwańskiego, który stał się współwinnym przez pożyczenie swego prawa jazdy, na karę półtora roku więzienia oraz odebrania praw jazdy na przeciąg lat trzech.

●

Wyraźnym pominięciem przepisów drogowych będzie sprawa Wacława Wiklińskiego, który w dniu 20 stycznia br. spowodował wypadek na moście Poniatowskiego w Warszawie. Epilog tej sprawy odbędzie się na wokandzie Sądu Okręgowego za kilka miesięcy.

Wikliński wiózł samochodem półciężarowym grupę pracowników KKO w kierunku Pragi. Przy wjeździe na most Poniatowskiego próbował wyminąć tramwaj. Przed nim jednak jechała przy krawężniku chodnika — dorożka. Wikliński przypuszczał, że uda mu się ominąć przeszkodę. Przejazd jednak był za wąski. Samochód zawadził o uchwyty tramwaju i ściągnął pięć osób raniąc je.

Kierowca w danym wypadku nie przestrzegał przepisów. Powinien był wiedzieć, że wyprzedzanie na moście jest niedozwolone. Widząc przed sobą dorożkę, Wikliński powinien był dać kilkakrotny sygnał ostrzegawczy, a wyprzedzać mógł tylko wówczas, gdy przejazd był dostatecznie szeroki — tj. nie „zwężony" tramwajem z drugiej strony. (s. c.)

Sprawy naszego zawodu

Do Redaktora „Za Kierownicą".

Pragnę skorzystać i ja ze szpalt naszego własnego czasopisma, jakim się stało „Za Kierownicą", aby poruszyć palącą sprawę, obchodzącą w najwyższym stopniu wszystkich kierowców, a w pierwszym rzędzie nas — zawodowców. Sprawą tą jest przeprowadzana obecnie w całym kraju wymiana dotychczasowych „praw jazdy", na nowe. Już samo wprowadzenie nowego rodzaju praw jazdy, z podziałem na cztery grupy, wywołało duże zastrzeżenia ze strony kierowców samochodowych. Dotychczas obowiązywały bowiem tylko dwie kategorie, a mianowicie: „czerwona" dla zawodowców i „zielona" dla amatorów.

Skąd te zastrzeżenia? Weźmy poprostu jeden z przykładów:

Wiemy, że w celu otrzymania świadectwa kategorii 1 należy przedstawić (zgodnie z zarządzeniem M. K.) zaświadczenie o ciągłości pracy w ciągu lat czterech. Prawie 90% kierowców samochodowych — mieszkańców Warszawy, nie może przedstawić takiego zaświadczenia, ponieważ zaświadczenia takie zostały spalone lub zagubione w czasie powstania. Poza tym kierowcy samochodowi, pracujący podczas okupacji niszczyli dowody wystawione przez Niemców.

Natomiast Ministerstwo Komunikacji, Departament Samochodowy, wydało również zarządzenie, **kto** drogą wymiany otrzyma prawo jazdy pierwszej lub drugiej kategorii.

I tak § 20 p. „a." głosi: „Pozwolenie dotychczasowe wydane **kierowcy zawodowemu** na prowadzenie wszelkich pojazdów mechanicznych (nie wyłączając pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego), o ile pozwolenie to otrzymał przed 12 miesiącami i co najmniej przez 12 miesięcy pracował jako kierowca autobusu lub pociągu drogowego — co powinno być stwierdzone przez zaświadczenie urzędu (instytucji, przedsiębiorstwa itp.), w którym kierowca był zatrudniony, lub zaświadczenie wydane przez Zw. Zaw. Transportowców".

Tak brzmi punkt „a" § 20. Jak wynika z tego, Departament Samochodowy dał Związkowi Transportowców, jak gdyby plenipotencję do wystawiania zaświadczeń o wieloletniej pracy swych członków.

Natomiast punkt „b" tego paragrafu, jest do pewnego stopnia zaprzeczeniem poprzedniego, gdyż głosi on: „Pozwolenie kierowcy zawodowego — tzw. „czerwone" przyznaje tym osobom, które otrzymały go przed 10 laty i udowodnią, dokumentami, że w ciągu tego czasu co najmniej przez cztery lata kierowały samochodami oraz przedstawią zaświadczenie osoby, instytucji lub przedsiębiorstwa, w którym są zatrudnione o nienagannym wywiązywaniu się ze swych obowiązków. Poza tym pożądana jest opinia Związku Zawodowego Transportowców".

Związek Transportowców stara się dowieść, że § 20 punkt „b" jest niewłaściwie ujęty. Wg. jego brzmienia zasłużeni dla motoryzacji ludzie mający za sobą po kilkadziesiąt lat pracy, mogą jedynie otrzymać świadectwo II kategorii. Tak np. inż. Stromajer, mający za sobą 40 lat praktyki, obecnie przewodniczący komisji egzaminacyjnej w Wydziale Ruchu i Motoryzacji, ma zakwestionowane prawo jazdy kat. I.

Drugi taki przykład to inż. Toruńczyk, naczelnik Zajezdni Samochodowej PKS. Inż. Toruńczyk, już choćby z tytułu swego stanowiska, powinien posiadać prawo jazdy I kategorii.

W czasie służby bowiem może zajść wypadek, że jego podwładny nie pozwoli mu zasiąść za kierownicą autobusu, jako nieposiadającemu odpowiednich uprawnień.

Trzeci przykład — przewodniczący Okr. Związku Zaw. Transportowców, Salikow. Również on nie ma zaświadczeń trzydziestoletniej pracy. Należy przy tym wspomnieć, że pracował przez 30 lat jako kierowca autobusu. Ob. Salikow dokumentów nie posiada, a sam sobie zaświadczenia wystawić nie może.

W tej palącej sprawie, Z.Z.T. przeprowadził już kilka konferencji, które jak dotychczas nie dały żadnego rezultatu. Związek w dalszym ciągu czyni starania o zrewidowanie punktu „b" § 20 który rowiązałby kłopoty kierowców. Nie trzeba bowiem zapominać, że urzędy państwowe, spółdzielcze itd. dają wyższe grupy płac w zależności od kategorii posiadanego prawa jazdy.

Sądzę, że również inni koledzy przedstawią swój punkt widzenia w poruszonej przeze mnie sprawie.

„Warszawiak"

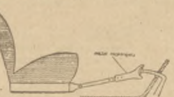
(jeden z wielu skłopotanych kierowców).

Nazwisko i adres w posiadaniu Redakcji.

Poznajemy SAMOCHÓD

HAMULCE MECHANICZNE

Na pytanie, jak najwłaściwiej podejść do zagadnienia kontroli i konserwacji hamulców, odpowiem: należy przede wszystkim ustalić sobie pewien plan konserwacji, odnotowując, czy to na specjalnie do tego przeznaczonej karcie ewidencyjnej kontroli, czy po prostu w notesie, wszystkie ważniejsze czynności, czy naprawy dokonywane w hamulcach. Taki system daje użytkownikowi samochodu obraz stanu technicznego mechanizmu hamulcowego, orientując go w każdej chwili o konieczności dokonania takiej czy innej naprawy lub czynności zapobiegawczej, w zależ-



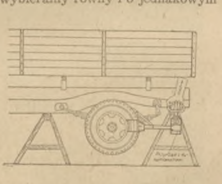
ności od przebiegu kilometrażowego wozu. Kontrolę winno się przeprowadzać jak najczęściej, najlepiej przed każdym dalszym wyjazdem z garażu. Sprawdzenie hamulców zaczynamy od postawienia wozu nad kanałem i dokładnego sprawdzenia bębnów hamulcowych. Czy z bębnów hamulcowych gdzieś nie wycieka oliwa. Czy bębny nie są uszkodzone. Czy osłony przeciw pyłowi na bębnie względnie na tarczy hamulcowej nie są zdeformowane. Przy tej czynności usuwamy jednocześnie błoto i pył osiadłe na zewnątrz. Czystość zespołów mechanizmów z zewnętrznej strony jest bardzo często sprawą zaniedbaną i należycie nie docenianą. Większość uszkodzeń i braków, jak: nadpęknięcia materiału, urwanie śrub, brak nakrętek, brak zawleczek itp. wymyka się spod naszej kontroli, przez utrudnioną obserwację zabłoconego, a często oblepionego grubą warstwą pyłu i piasku podwozia samochodu. To też warunkiem koniecznym jest usunięcie wszelkich nieczystości, połączone z dokładnym umyciem podwozia czystą wodą, przy pomocy hydrantu, który winien się znajdować w każdym garażu.

W wypadku stwierdzenia w czasie kontroli wyciekania oliwy z bębnów kół napędowych, zdejmujemy bębny i ustalamy przyczynę niedomagania. Przyczyna najlżejszej leży w zbyt wysokim poziomie oleju w kadłubie mostu napędowego, bądź w zniszczeniu uszczelki przy łożysku koła. Usterki te natychmiast usuwamy, wypuszczając nieco oliwy z wyrównywacza (dyferencjału) i wymieniając uszczelki na nowe. Poza tym szczęki hamulcowe należy dokładnie umyć w benzynie i wysuszyć, by usunąć wszelkie ślady oleju, a bębny wytrzeć do sucha. Zdarza się również, że hamulce nie „trzymają" na skutek zapiaszczenia okładzin szczęk hamulcowych.

Przy usuwaniu piasku okładziny należy dokładnie przeczyścić twardą szczotką włosianą względnie ryżową w celu całkowitego usunięcia wgniecionych w okładzinę ziaren piasku. Jeżeli okładziny są zdarte, czego dodowem jest wystawanie łebków nitów, mocujących okładzinę i ślady rozchodzenia się włókien, konieczna jest wymiana okładzin. Jest to czynność stosunkowo łatwa i możemy ją wykonać we własnym zakresie, mając fabryczne nowe okładziny i nity rurkowe. Jeżeli bębny są nadmiernie wyrobione, co poznajemy po nierównej powierzchni tracej bębna, należy je przeszlifować i dopasować nowe szczęki z nowymi okładzinami. Czynności te jedynie może wykonać zakład naprawczy. Naprawiając hamulce we własnym zakresie trzeba mieć na uwadze fakt, że nowe okładziny dopiero przetarte po kilkuset kilometrach i dobrze doregulowane, dają na jakiś czas gwarancję, że będą równomiernie hamowały. Ale i taki stan nie da się długo utrzymać o ile nie będziemy często badać i kontrolować prawidłowości działania hamulców. Należy także unikać stałego tarcia hamulców, przeciągniętych zbyt mocnie starych okładzin na nowe. Przekonać się o tym możemy po jeździe, badając stopień nagrzania bębnów hamulcowych. Jeżeli któryś z bębnów jest nagrzany, dowodzi to stałego tarcia źle wyregulowanych szczęk hamulcowych. Taki stan rzeczy pociąga za sobą większe zużycie benzyny i niepotrzebne niszczenie okładzin.

Z kolei przechodzimy do sprawdzenia instalacji—cięgieł, dźwigni i wałków — przeniesienia wysiłku nogi od pedału do szczęk hamulcowych. Tu szczególną uwagę należy zwrócić na stan cięgieł czy linek stalowych. Należy dokładnie zbadać, czy nie są gdzieś przetarte względnie nadpęknięte. Sprawdzamy przy tym dźwignie wałka, sworznie i rozpieracze, czy pracują lekko i sprawnie, czy nie zacinają się. Badamy, czy pedał hamulcowy nie ma nadmiernego luzu na boki, czy powierzchnia naciskowa pedału nie jest zbyt śliska, co często jest przyczyną obsuwania się nogi w czasie gwałtownego hamowania. W razie wytarcia pedału nacinamy płytę pilnikiem, bądź nakładamy gumową nakładkę. Po takim szczegółowym przeglądzie i sprawdzeniu instalacji hamulcowej przesmarowujemy wszystkie miejsca połączeń obrotowych: tulejki pedału, tulejki dźwigni itp., przystępujemy do regulacji hamulców.

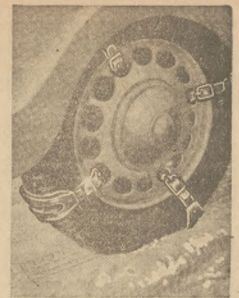
Powracając do regulacji hamulców mechanicznych przeprowadza się ją w sposób następujący: wyciskamy pedał hamulca nożnego na długość około $\frac{3}{4}$ całkowitego skoku, unieruchamiając go jednocześnie za pomocą specjalnego uchwytu, może nim być drążek rozpierający, przedstawiony na rys. 1, bądź każdy inny przyrząd, podtrzymujący pedał w wyciśniętym położeniu. Następnie dociągamy nakrętki regulacyjne cięgieł bądź linek tak, by wszystkie koła były zahamowane z jednakową siłą, co możemy sprawdzić przyrządem z dynamometrem (rys. 2), bądź po prostu z braku tego ostatniego, przez próbę obrócenia rękoma podniesionych kół. Działanie przyrządu przedstawionego na rys. 2 jest bardzo proste. Założywszy go na zahamowane koło pociąga się ręką dźwignię aż koło ruszy z miejsca, mimo zahamowania. Przesuwająca się w czasie badania strzałka dynamometru stanie w tym punkcie, gdzie wypadł największy nacisk. Moment największego natężenia siły, potrzebny na poruszenie hamowanego koła zostaje więc automatycznie zanotowany. Powtarzając pomiar dla każdego koła, stwierdzamy, czy naciski wszędzie są jednakowe. Jeżeli nie posiadamy w/w przyrządu do badania równomierności działania hamulców i wielkości siły hamującej, w zależności od położenia pedału hamulcowego, konieczne jest przeprowadzenie próby trakcyjnej, polegającej na badaniu śladów zblokowanych kół hamowanego samochodu. Do tego celu wybieramy równy i o jednakowym



stanie nawierzchni teren, na którym rozpędzony samochód stopniowo zatrzymujemy, by różnicę w czasie „chwytania" poszczególnych kół można było na śladach zauważyć. Próba trakcyjna badania hamulców mechanicznych ma tę zaletę, że uwzględnia wpływ stanu bieżnika opony na regulację hamulców.

Rzadko który kierowca uświadamia sobie, że równomierność hamowania wszystkich kół jest zależna od takich czynników, jak: stan bieżnika opony, równomierne obciążenie przypadające na koła hamowane (w szczególności chodzi tu o jednakowy ciężar obciążający koła jednej osi, co zapobiega zarzucaniu wozu przy hamowaniu), stan nawierzchni i wreszcie stan samych hamulców.

INŻ. STANISŁAW WEWEREK



Zakładanie i zdejmowanie łańcuchów przeciwślizgowych nie należy do przyjemności, a wożenie ich na samochodach osobowych jest kłopotliwe. Dużo łatwiej i szybciej zakłada się dwa lub więcej pasków odpowiednio uzbrojonych (Akc.)

Wysuwany silnik

Znana firma holenderska „Kromhout", produkująca wozy ciężarowe i autobusy, skonstruowała do swego nowego modelu autobusu, leżący silnik, który jest wyposażony jak gdyby w sanie o szerokich płozach, umożliwiających wsuwanie i wysuwanie silnika z ramy. Po podniesieniu sworzni zabezpieczających i osłony chłodnicy w przedniej ścianie autobusu, można cały silnik wraz z chłodnicą, sprzęgłem i skrzynią biegów, przesunąć do przodu, co znakomicie ułatwia wykonywanie przeglądu i kontroli, nie mówiąc już o wymianie całego silnika. *(R. I.)*

Z historii przedniego napędu

Napęd na przednie koła nie jest w automobiliźmie niczym nowym. Pierwszy, konstrukcyjnie rewelacyjny, jak na ówczesne czasy, był napęd przedni wykonany w 1905 r. przez Waltera Christie, który wsławił się potem budową szybkich czołgów. Wóz jego konstrukcji osiągnął w roku 1907 rekord okrążenia w wyścigu na obwodzie zamkniętym, pokrywając w 52 sekundy przestrzeń 1 mili. Ten wyczynowy wóz z silnikiem V 4-cylindrowym o sile 140 KM miał podczas prób kilka wypadków. Konstruktor jego uległ ciężkim obrażeniom podczas zawodów w Pittsburgu. Jeździec Robertson na zawodach o puchar Vanderbilta na Long Island, jadąc tym wozem zgubił na zakręcie dwukrotnie przednie koło... *(R. I.)*

SKRZYNKA elektrotechniczna

Schemat instalacji elektrycznej

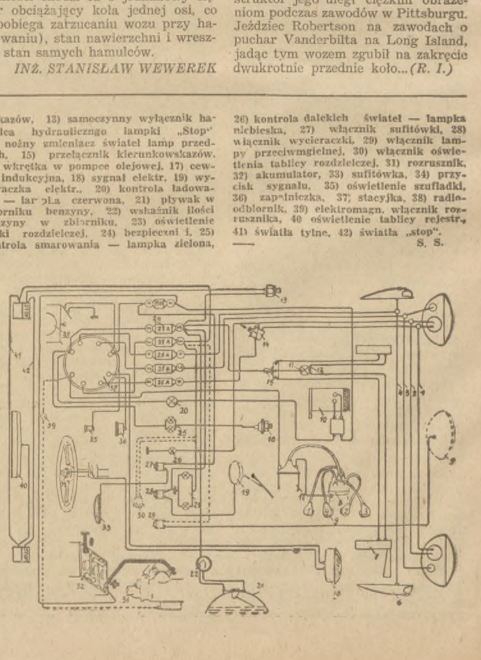
samochodu Skoda 1101

Jednym z typowych samochodów jest Skoda 1101, popularna dziś na naszych drogach. Od czasu do czasu słyszy się jakieś utyskiwania na jej instalację elektryczną, która jakoby jest zbyt „delikatna" (a może tylko wrażliwa na niedelikatne ręce kierowców?). Dlatego więc zamieszczamy schemat instalacji Skoda. Schemat bowiem winien pomóc w tego rodzaju kłopotach.

Objaśnienie numeracji

1) światła krótkie — do mijanki 2) światła dalekosiężne, 3) światła miejskie, postojowe, 4) światła pozycyjne, 5) lampa przciwmgielna, 6) lampki pozycyjne, 7) kierunkowskaz, 8) rozdzielacz zapłonu, 9) świece 10) prądnica, 11) lampka kontrolna kierunkowskazów — czerwona, 12) żarówka lampki kontrolnej kierunkowskazów, 13) samoczynny wyłącznik hamulca hydraulicznego lampki „Stop" 14) nożny zmieniacz świateł lamp przednich, 15) przełącznik kierunkowskazów, 16) wkrętka w pompce olejowej, 17) cewka indukcyjna, 18) sygnał elektr. 19) wycieraczka elektr., 20) kontrola ładowania — lampka czerwona, 21) pływak w zbiorniku benzyny, 22) wskaźnik ilości benzyny w zbiorniku, 23) oświetlenie deski rozdzielczej, 24) bezpieczniki, 25) kontrola smarowania — lampka zielona, 26) kontrola dalekich świateł — lampka niebieska, 27) włącznik sufitówki, 28) włącznik wycieraczki, 29) włącznik lampy przeciwmgielnej, 30) włącznik oświetlenia tablicy rozdzielczej, 31) rozrusznik, 32) akumulator, 33) sufitówka, 34) przycisk sygnału, 35) oświetlenie szufladki, 36) zapalniczka, 37) stacyjka, 38) radioodbiornik, 39) elektromagn. włącznik rozrusznika, 40 oświetlenie tablicy rejestr., 41) światła tylne, 42) światła „stop".

S. S.



Od Redakcji

Poniżej rozpoczynamy stały dział odpowiedzi na przysyłane do nas coraz częściej listy. Pytania zawarte w nich, a dotyczące przede wszystkim działu obsługi, konserwacji, napraw i mogące zainteresować ogół kierowców i mechaników — zostaną wyczerpująco omówione przez jednego z najbardziej doświadczonych fachowców w tej dziedzinie, ukrywającego się skromnie pod pseudonimem — *Jan Kierz, mechanik.*

ROZMOWY ze starym PRAKTYKIEM

Dziś, na pierwszy ogień, pójdzie pytanie, nadesłane jeszcze w grudniu ub. roku przez ob. Mariana Malinowskiego, zam. w Lublinie, przy ul. Długiej 15/I p.

PYTANIE: Dlaczego, jak dać „gaz do deski", to stukają bolce? Mój wóz jest świeżo po remoncie i ma nowe tłoki i nowe bolce tłokowe. Nie ma więc luzów, a bolce stukają. Dlaczego? Co na to poradzić?

ODPOWIEDŹ: W samym pytaniu jest pewne nieporozumienie. To nie stukają żadne bolce, które zresztą po polsku nazywają się sworzniami tłokowymi. Sworznie te podczas naprawy głównej (nie: remontu generalnego) zostały wymienione i nie są luźne. Musi być więc inna przyczyna stukania w cylindrach przy otwarciu pełnego gazu. I jest taka przyczyna.

Po pierwsze: stukają tłoki o ścianki cylindrów. Gdy, na przykład, silnik ma za wczesny zapłon, to mieszanka zapalona zostaje zbyt wcześnie, zanim tłok dojdzie do górnego martwego punktu. Wtedy zostaje on gwałtownie naciśnięty, a ponieważ korbowód nie stoi jeszcze pionowo, przeto tłok zostanie również naciśnięty bokiem do ścianki cylindra. Wiemy, że między tłokiem, a cylindrem jest pewien bardzo mały luz. Otóż luz ten wystarcza, by właśnie w takim przypadku przy „przybiciu" wczesnym zapłonem do boku cylindra — wydać stuk, który bierzecie, kolego, za stuk sworznia.

Po drugie: stuk taki przy gwałtownym dodaniu gazu może być spowodowany tak zwaną detonacją mieszanki w cylindrze. Detonacja, to jest specjalny rodzaj spalania mieszanki, podobny do wybuchu materiału wybuchowego. Jak wiemy, mieszanka zapala się w głowicy od iskry w świecy. Ale zapalanie to idzie falą od świecy do najdalszych zakamarków głowicy, tak jak na przykład fale, rozchodzące się od kamienia rzuconego do stawu.

Jeżeli zapalanie ma właśnie taki charakter „falowy" — to wszystko jest w porządku i stuku nie będzie. Zapalenie mieszanki trwa wtedy niezmiernie krótko, maleńką cząsteczkę sekundy, ale trwa. Natomiast przy objawie detonacji zapalenie jest eksplozją, gwałtownym zapaleniem się mieszanki od razu w całości. Taka właśnie eksplozja wywoła stuk — dźwięk uderzenia o ścianki głowicy, o tłok, o cylinder. Ten właśnie stuk słyszymy i nieświadomi rzeczy, nazywamy go najczęściej „stukiem sworzni tłokowych", choć sworznie nic do tego nie mają.

Teraz przy sposobności objaśnię kolegę, co zrobić, by stuku uniknąć.

Po pierwsze, poskutkuje nieco opóźnienie zapłonu. Ale opóźnienie zapłonu ma jedną wielką wadę, a mianowicie zwiększa zużycie paliwa i zmniejsza moc silnika. Poza tym nie zawsze jest całkowicie skuteczne.

A więc sposób drugi: używać lepszego paliwa. Otóż trzeba wyjaśnić, że występowanie zjawiska detonacji związane jest z odpornością paliwa na tę detonację. Odporność ta mierzy się tak zwaną „liczbą oktanową", o której tutaj nie będę mówił, a którą wyjaśnię kiedy indziej. Im wyższa liczba oktanowa paliwa, tym bardziej jest ono odporne na detonację.

Obecnie jest jedna naprawdę dobra rada na stuki w cylindrach: oto nie dawać nigdy gwałtownie i do końca gazu. Zastosowanie tej rady zawsze wyjdzie na dobre silnikowi: przedłuży jego życie, oszczędzi tłoki i cylindry oraz zmniejszy zużycie paliwa.

J. Kierz, mechanik

1/2 GODZINY w garażu

CO MUSIMY WIEDZIEĆ O PRZEGLĄDZIE Nr 1

Zasadniczym obowiązkiem każdego kierowcy wojskowego jest dbałość o powierzony mu przez państwo sprzęt, o przedłużenie przebiegu międzyremontowego samochodu.

Podstawą zaś „długowieczności" naszego wozu jest należyta konserwacja. Co rozumiemy przez słowo — należyta?

Konserwacja jest o tyle właśnie racjonalna, o ile jest planowa, o ile wyeliminujemy całkowicie czynnik dorywczości.

Skrupulatność przestrzegania pewnych terminów, w czasie których tanim kosztem usuniemy wszystkie zauważone braki, wykluczy całkowicie konieczność przeprowadzania napraw bieżących, unieruchamiających samochód na dłuższy okres czasu — powodujących znaczne koszty.

Oprócz codziennej konserwacji, szczególnego znaczenia nabierają przeglądy, których dokonujemy po przebyciu przez samochód pewnej, znaczniejszej ilości kilometrów.

Przeglądy te nazywamy w wojsku: przeglądem Nr 1 i Nr 2.

Przeglądu Nr 1 dokonujemy po przejechaniu 900 — 1000 km przeprowadzając następujące prace:

Silnik: przesłuchać prace na różnych obrotach, w razie potrzeby wyregulować luzy zaworów, sprawdzić umocowanie rury ssącej, wydechowej i gaźnika, dociągnąć nakrętki głowicy. Sprawdzić prace pompy olejowej wg wskazań manometru, usunąć ewetualne niedomagania.

Zasilanie: oczyścić filtr powietrzny i benzynowy, przemyć osadnik. Sprawdzić szczelność przewodów i usunąć przecieki. Sprawdzić cięgła i dźwignie kierujące gaźnikiem, usunąć ewentualne zacinania. Sprawdzić regulacje gaźnika, w razie potrzeby wykonać poprawki.

Chłodzenie: sprawdzić umocowanie i dociągnąć śruby, sprawdzić szczelność systemu, sprawdzić luz i uszczelnienie wałka pompy wodnej.

Zapalanie. sprawdzić i oczyścić pokrywę, palec i przewody rozdzielcze, oczyścić i uregulować odstępy między kontaktami przerywacza; sprawdzić ustawienie zapłonu; sprawdzić kondensator; oczyścić świece od osadów; uregulować odstęp między elektrodami.

Akumulator: poprawić umocowanie, oczyścić końcówki przewodów i po zamocowaniu ich nasmarować towotem, przeczyścić otwory w korkach, sprawdzić poziom i gęstość elektrolitu oraz stan naładowania; w razie potrzeby oddać akumulator do naprawy.

Instalacja elektryczna: sprawdzić działanie sprądnicy i rozrusznika, dociągnąć śruby mocujące, sprawdzić i oczyścić szczotki i zaciski, sprawdzić moc prądu ładowania i prace automatu, sprawdzić działanie instalacji oświetleniowej, stan przewodów, oczyścić wszystkie połączenia.

Sprzęgło: sprawdzić pracę i wyregulować luz pedału; w wypadku ślizgania lub niewyłączania usunąć przyczyny.

Skrzynka biegów i rozdzielcza: sprawdzić umocowanie i szczelność karterów, sprawdzić poziom smarów, w razie potrzeby uzupełnić; sprawdzić prace mechanizmów.

Wał kardana: sprawdzić stan połączeń — dociągnąć śruby.

Przedni i tylny most: wyregulować luzy łożysk, sprawdzić umocowanie półosi i ustawienie przednich kół.

Resory: sprawdzić stan, wymienić uszkodzone pióra, sworznie, tuleje; dociągnąć nakrętki sworzni, strzemion i uchwytów; sprawdzić amortyzatory.

Sprawdzić umocowanie silnika, zespołów podwozia i nadwozia, lamp, błotników, stopni, drzwi, skrzyni, zderzaków; sprawdzić działanie wycieraczek i aparatów podnoszących szyby, podociągać śruby, zamienić zużyte lub pogubione części.

Po ukończonym przeglądzie należy przesmarować poszczególne zespoły, stosując do tabeli smarowania właściwego samochodu i używając odpowiednich dla niego smarów. Sprawdzić czy smar dochodzi do właściwych miejsc, założyć brakujące smarownice.



Jak NIE kupić „GRUCHOTA"?

Nie łatwo jest na pierwszy rzut oka stwierdzić czy przedstawiony do kupna samochód jest w dobrym stanie; czy nie jest on poskładany z przeróżnych starych i zużytych części; czy nie rozleci się za kilkaset kilometrów. A jednak musimy dać sobie radę, gdy będziemy chcieli kupić używany samochód, a specjalisty - rzeczoznawcy nie mamy pod ręką i nie możemy poprosić go o ocenę.

Jest kilka zasadniczych objawów, które od razu kwalifikują samochód, jako podejrzany.

Pierwszym takim objawem jest dymienie z rury wydechowej spalonym olejem. Jeżeli szczególnie po do-



daniu gazu i zamknięciu go silnik mocno zadymi, to dowód wyrobienia tłoków i cylindrów. Nie kupujmy takiego samochodu, gdyż bardzo szybko będziemy musieli poddać wóz naprawie głównej.

Również bardzo wyraźną cechą zużycia tłoków i cylindrów jest dymienie z kadłuba silnika, z rury wlewowej oleju lub też z innych otworów, połączonych z kadłubem silnika. Takie dymienie jest zawsze bardzo podejrzane.

Opór sprężania przy obracaniu korbą silnika nie jest jeszcze dowodem dobrego stanu tłoków. Natomiast brak tego sprężania, gdy silnik jest już ciepły, jest dowodem nieszczelności tłoków.

Stan podwozia możemy rozpoznać tylko przez szczegółowe oględziny od spodu. Bardzo „zmordowane" nakrętki, pobite łby śrub, luźne sworznie, stare drążki hamulcowe, a przede wszystkim zniszczone zęby skrzynki przekładniowej — wszystko to świadczy, że samochód „ma dosyć". Niech się wtedy inny męczy. My go nie kupujmy.

Najmniej ważną rzeczą jest lakier nadwozia. Jeżeli widzimy Opla czy Mercedesa, błyszczącego nowiutkim lakierem, to zawsze przypuszczajmy, że ten nowy lakier pokrywa stare blachy, przerdzewiałe zamki, przegniłe słupki i rozłażące się pokrycia siedzeń. Jeżeli lakier jest jeszcze oryginalny, choć bardzo stary i matowy — to wtedy możemy ocenić, ile przeszedł samochód od nowości i odpowiednio do tego zdecydować kupno.

Pamiętajmy zawsze, że wszelkie samochody niemieckie mają za sobą nie tylko kilkanaście lat istnienia, ale i setki tysięcy kilometrów w kolach. Trzeba więc mieć na uwadze, że części samochodu, narażone na znoszenie naprężeń, a szczególnie narażone na silne drgania i uderzenia — ulegają tak zwanemu zmęczeniu materiałowemu, polegającemu na zmianie struktury materiału. Tak zmęczony materiał traci odporność i wytrzymałość i bez widocznej przyczyny potrafi pęknąć w najbardziej niepożądanym momencie.

Ile razy widzimy na mieście samochody, stojące bez koła, z urwaną półośką czy też złamanym czopem zwrotnicy. To właśnie z powodu zmęczenia materiałowego. To też, jeżeli wiemy, że samochód ma za sobą dobre kilkaset tysięcy kilometrów i jest tylko odnowiony, ale bez wymiany części, które na pozór nie zużywają się (jak zwrotnice, drążki skrętne, resory, wąsy i drążki kierownicze itp.), to nie miejmy doń zaufania i nie kupujmy go. Ponieważ wszystkie niemieckie wozy są właśnie w tej sytuacji, więc bądźmy bardzo ostrożni przy kupnie.

Oczywista rzecz, że wprawny zawodowiec łatwo zorientuje się co do wartości użytkowej samochodu i nie da się wprowadzić w błąd nowym, pięknym lakierem. Krótka próba drogowa wykaże wszelkie błędy i niedomagania samochodu.

Wszelkie luzy w mechanizmie kierowniczym, wadliwe działanie hamulców, niedostateczny luz na pedale sprzęgła, luz w łożyskach kół, trzaski, zgrzyty, stuki — wszystko to musi zwrócić naszą uwagę. Należy przyjąć za zasadę, że jeżeli znajdziemy wady w jednej części samochodu, to cały samochód musi być podejrzany, bowiem zazwyczaj wyrabiają się wszystkie zespoły i mechanizmy, a nie jeden z nich.

Gdy nie jesteśmy pewni naszej oceny albo nie potrafimy dokładnie ustalić, czy samochód jest w stanie dobrym, to nie polegajmy na sobie, lecz zawezwijmy eksperta ze Związku lub z Automobilklubu. Wydatek na to opłaci się sowicie, jak to już niejednokrotnie potwierdziła rzeczywistość.

Agnis.

Żołnierze transportu w nauce i pracy



SAMOCHODZIARSKA PRZYSIĘGA

Pierwsi oficerowie służby samochodowej w Wojsku Polskim składali przysięgę na gościnnej ziemi radzieckiej. Przysięgali wiernie walczyć i pracować dla Ludowej Polski. Przysięgą swą kładli pierwszą podwalinę pod piękną tradycję służby samochodowej. Tradycję, którą wzbogacili dowodami ofiarności, poświęcenia i odwagi w walkach od Lenino do Berlina.

W czasie tym transport samochodowy stał się kośćcem Odrodzonego Wojska Polskiego — nowoczesnej, w pełni zmotoryzowanej armii.

Kadry wszechstronnie wyszkolonych, przez doskonałych radzieckich instruktorów, oficerów służby samochodowej zapełniły lukę, która w armii naszej pozostała po zdradzieckich rządach sanacji. Przyczyniły się walnie do odniesienia u boku armii radzieckiej wspaniałych zwycięstw nad faszyzmem niemieckim.

Po zakończeniu wojny praca na kluczowym odcinku, na odcinku zapewnienia wojsku dopływu wysokowykwalifikowanych kadr technicznych, ani na moment nie ustała. Dowództwo Odrodzonego Wojska Polskiego w pełnym zrozumieniu ważności motoryzacji dla nowoczesnej armii, jaką jest nasze wojsko, otoczyło młodą służbę samochodową swą troską i opieką. Dzięki pomocy udzielonej nam w latach wojny przez armię radziecką, mogliśmy po odzyskaniu niepodległości poprowadzić samodzielnie szkolenie naszych fachowców samochodowych.



Jeszcze rok temu bez dachów z powyrywanymi framugami stały zdewastowane budynki Oficerskiej Szkoły Samochodowej. Dziś już z daleka widać świeże mury i uderza wzorowy ład, porządek i czystość na całym terenie.

Wysiłek klasy robotniczej, rozrost krajowego przemysłu pozwolił na wyposażenie Oficerskiej Szkoły Służby Samochodowej w najnowocześniejsze urządzenia, niezbędne do wyszkolenia pełnowartościowych kadr.



Warsztaty Oficerskiej Szkoły muszą zawsze stać na najwyższym poziomie. Okazało się, że kpr. Adamczyk Stanisław potrafi sprostać tej dewizie, gdyż wszystkie naprawy przez niego przeprowadzane zyskują pełne pokrycie w dalszej pracy samochodu.

Pozwolił, by Oficerska Szkoła Samochodowa stała się ośrodkiem badawczym wojskowej myśli motoryzacyjnej. Od chwili zakończenia wojny szkoła dała już wojsku kilkakrotnie kadry pełnowartościowych oficerów. Kilkakrotnie już odbywało się zaprzysiężenie młodych podchorążych.

Przysięga w styczniu 1949 roku nabiera jednak specjalnego charakteru. Możemy ją przyrównać do przysięgi, którą kiedyś składali pierwsi polscy oficerowie służby samochodowej na ziemi radzieckiej. Tamta przysięga składana była w momencie



Plut. podchor Piegat Henryk zrozumiał dobrze obowiązki, jakie nałożyła nań służba w OSS. Dlatego zarówno w nauce, jak i pracy nad odbudową swej szkoły dał wszystkim kolegom przykład swym zapałem.

przełomowym. W momencie, który wymagał od przyszłych oficerów wielkiego wkładu pracy, by wywiązać się godnie z ogromnych zadań.

Również i przysięga w roku 1949 stawia podchorążych, przyszłych oficerów samochodowych w obliczu niemniejszych zadań.

Szybki marsz do socjalizmu, którym podążamy po historycznym kongresie zjednoczeniowym klasy robotniczej, stawia przed wojskową motoryzacją nowe i trudne cele. Gigantyczny rozrost motoryzacji w ramach planu sześcioletniego, u którego progu stoimy, zobowiązuje służbę samochodową do uwielokrotnienia dotychczasowych wysiłków i postawienia poziomu wyszkolenia na poziomie rozwoju przemysłu.

Nic więc dziwnego, że nowa Oficerska Szkoła Samochodowa to wzór pod względem wyposażenia w warsztaty, podręczniki fachowe, stacje obsługi, modele i inne pomoce naukowe.

Dlatego przysięga młodych podchorążych w styczniu br. odbyła się specjalnie uroczyście. Odbierał ją Szef Departamentu Samochodowego, a III Wiceminister ON, gen. bryg. Jaroszewicz skierował do podchorążych specjalne pismo, które zostało odczytane przed przysięgą. W piśmie tym gen. Jaroszewicz mówi między innymi:

...Składacie swą przysięgę Polsce, naszemu Ludowi, który wyznaczył sobie na sześć lat gigantyczne zadania. Będziecie, wraz z chłopem i robotnikiem, w szeregach naszego robotniczo-chłopskiego wojska, brać udział w tej historycznej pracy. Przygotujcie się do niej dzielnie. Opanujcie technikę, która wymaga dużo wiedzy i praktyki. Pamiętajcie, że służba samochodowa w naszym wojsku należy do najpoważniejszych i ma przed sobą olbrzymie perspektywy rozwoju".

Podchorążowie zrozumieli słowa III. Wiceministra Obrony Narodowej. Zapisali je sobie głęboko w sercach. Świadczą o tym poważne osiągnięcia, tak w pracy nad udoskonaleniem wyposażenia swej szkoły, usunięcia zniszczeń wojennych i w nauce. Już dziś zapisują się do chlubnej księgi tradycji służby samochodowej WP nazwiska podchorążych, których wyniki w nauce świadczą, że nie zawiodą zaufania pokładanego w nich przez wojsko i cały lud polski.

(W. Z., kpt.)



Pewna, ale ostrożna jazda i troskliwa konserwacja swojego samochodu cechuje kierowcę w OSS, kpr. Kozikowskiego. Jest on również lubiany przez kolegów, którzy wiedzą, że zawsze na kpr. Kozikowskim można polegać, ponieważ w drodze, jak i w jednostce chętnie służy swoją pomocą.



Praca junaków z Pow. Org. „Służba Polsce" stała się wzorem godnym naśladowania. Skorzystał na niej również sport motocyklowy, gdyż junacy wybudowali ochotniczo w Lublinie tor do wyścigów żużlowych, w czasie zeszłorocznego letniego turnusu.

NOWI TRAKTORZYŚCI Z «SP»

W Lublińcu zakończono turnus traktorzystów. Z 300 junaków 297 ukończyło kurs z wynikiem pomyślnym. Wielu z nich, dzięki wysokiemu poziomowi kursu, zostało zakwalifikowanych jako traktorzyści, mimo że zasadniczo szkolili się tylko na pomocników. Prymus kursu, junak Puchalski, objął od razu stanowisko instruktora w Ośrodku Techn. Obsługi Roln.

•

Następny turnus szkoleniowy rozpoczyna się 1 marca we wszystkich ośrodkach, za wyjątkiem ośrodków szkolenia traktorzystów, które rozpoczną naukę 15 marca. Poza dotychczasowym ośrodkiem traktorzystów w Lublińcu powstanie jeszcze jeden w Międzyrzeczu - Kętrzycy w woj. poznańskim, który będzie obsługiwał swymi absolwentami północne i północno - zachodnie okręgi naszego kraju. Duży rozwój rolnictwa na tych ziemiach stwarza coraz większe zapotrzebowanie na dobrze wyszkolonych kierowców-traktorzystów.

(k)

ZMP-OWSKA UROCZYSTOŚĆ W JEDNOSTCE WOJSKOWEJ 5348

Organizacja ZMP cieszy się w jednostce wojskowej Nr 5348 wielkim autorytetem wśród kolegów-kierowców i przełożonych — oficerów. Najlepiej dowiodła tego uroczystość wręczania legitymacji członkowskich, w której wzięła udział „jak jeden mąż" cała jednostka, a nawet Szef Departamentu Służby Samochodowej MON.

Mógłby się ktoś „nie wtajemniczony" zapytać — co jest przyczyną w i e l k i e g o poważania organizacji „ZMP" w jednostce Nr 5348?

Najlepszej odpowiedzi mogliby udzielić: szer. Sufryd, szer. Święcicki, kpr. Zygmunt, kpr. Matyszkiewicz, kpr. Chudzik, st. szer. Dudek, szer. Bauer i inni przodujący „ZMP-owcy". Ich to bowiem codziennej ciężkiej pracy tak w życiu organizacyjnym, jak i szczególnie wzorowemu wypełnianiu wszystkich nałożonych przez przełożonych obowiązków zawdzięcza ZMP swoje sukcesy i autorytet. Oni wraz z innymi kolegami stali się „motorem" pięknej uroczystości wręczenia legitymacji.

Uroczystość odbyła się w świetlicy jednostki, której kierownictwo już od dawna spoczywa w rękach „ZMP-owców". Nic więc dziwnego, że świetlica miała naprawdę odświętny wygląd. Już o godz. 19 sala była pełna. Oprócz „ZMP-owców" przybyli koledzy, którzy do organizacji jeszcze nie należą, oraz wszyscy oficerowie jednostki, wraz z dowódcą. Wkrótce potem przybył Szef Departamentu Służby Samochodowej MON.

Zebranie otworzył kol. wiceprzewodniczący koła ZMP, szer. Nowicki, powołując prezydium zebrania. Po zagajeniu kol. Nowickiego głos zabrał Szef Departamentu Służby Samochodowej MON, zarysowując stojące przed „zetempowcami" jednostki zadania we współzawodnictwie i pracy. Po przemówieniu d-cy jednostki, odbyło się wręczenie legitymacji i odznak, po czym głos zabrał kol. st. szer. Kowalski, zapewniając obecnych, że żołnierze ZMP-owcy wywiążą się dobrze z zadań, które przed nimi stawiają przełożeni.

Odśpiewanie hymnu młodzieży polskiej zakończyło tę piękną uroczystość w naszej jednostce.

st. szer. Janicki

Kierowca w walce podziemnej
AKCJA na KATA KUTCHERĘ

W walce z okupantem hitlerowskim dużą rolę odegrali kierowcy samochodowi. Znamy akcje zbrojne, których powodzenie zależało od zimnej krwi, sprawności, odwagi i poświęcenia kierowców.

Poniższe opowiadanie, skreślone przez uczestnika walk podziemnych, zamieszczamy w piątą rocznicę zlikwidowania Kutschery.

J. Fopp

Dnia 1 lutego 1944 r. na ulicy Piusa XI 20, od Alei Ujazdowskich stał zwrócony w kierunku ul. Mokotowskiej samochód Chevrolet. Silnik pracował na wolnych obrotach. Nieliczni przechodnie, przeważnie Niemcy, nie zwracali uwagi na stojący samochód, tym bardziej, że kierowca z najobojętniejszą miną czytał gazetę. Bystry obserwator mógłby jednak zauważyć, że obojętność kierowcy jest maską, pod którą kryje się zniecierpliwienie i oczekiwanie czegoś. Świadczyły o tym, co chwila rzucane spojrzenia w lusterko, umieszczone z lewej strony, w którym dokładnie widać było narożnik Alei Ujazdowskich i Piusa XI.

„Juno“ siedział za kierownicą swojej „Chevrolety“. W lusterku widział „Olbrzyma“ stojącego z obojętną miną na przystanku tramwajowym i grupę oczekujących na tramwaj Niemców. — Cholera! Czy ich nie za dużo? — pomyślał. Mijały minuty...

Nagle w lusterku mignął samochód. Czyżby to ten? Jeśli tak, to „Miś“ powinien teraz podjechać. „Bronek“ powinien zacząć strzelać. Jakby w odpowiedzi, rozległa się długa seria z pistoletu maszynowego. „Juno“ zobaczył w lusterku jak „Olbrzym“ szybkim ruchem wyciągnął spod palta „Stena“. Zobaczył ogłupiałe i zarazem przestraszone twarze niemieckich żołdaków. Kilku z nich padło od strzałów „Olbrzyma“. Inni zaczęli uciekać w kierunku Al. Szucha. Walka wrzała. Serie z pistoletów maszynowych, ogłuszający huk granatów, krzyki Niemców i głośna, choć spokojnie wydawana komenda polska.

Spokój! — powtarzał sobie półgłosem. Wiedział, że od jego zimnej krwi zależy życie jego towarzyszy. — Ach! być z nimi... walczyć... strzelać... a nie siedzieć bezczynnie odwrócony tyłem do „Pola walki“. „Juno“ nerwowo naciska na pedał gazu. — Czy im się tylko udało? Strzelanina przybiera na sile. — Co oni do cholery tam robią? Sekundy wydają się godzinami! — Idą! Co ten „Bronek“ tak się wlecze? „Juno“ otwiera wszystkie drzwiczki samochodu. — Szybciej do cholery! Coraz częściej słychać dzwonienie pocisków o karoserię samochodu. Silnik jeszcze pracuje! „Bronek“ wchodzi do samochodu i pada na tylne siedzenie Chevrolety, za nim „Marian“. „Miś“ biegnie ścierając z oczu krew: dostał w głowę. „Sokół“ wskakuje na przednie siedzenie. Na jezdni widać błyski rekoszetujących pocisków. Ogień ze wszystkich stron zaczyna kierować się na samochód. „Juno“ włączył drugi bieg, daje pełen gaz. Już ma puszczać sprzęgło.

— Stój! — krzyczy „Sokół“. — Jeszcze „Olbrzym“! „Olbrzym“ czołga się na brzuchu, znacząc czerwonym śladem drogę. „Sokół“ otwiera drzwiczki i wyskakuje. „Olbrzym“ w tym momencie podrywa się, dolatuje do samochodu. Nagle ogłuszający huk... Granat rozerwał się kilka metrów od samochodu. Lewe drzwi uszkodzone. Ogień ze wszystkich stron jest już skierowany w ich stronę. „Juno puszcza sprzęgło. Samochód wyskakuje, jak z procy. *„Sokół“ z okna pruje ze „Stena“ do czających się w bramach Niemców. Kule przebijają karoserię i przelatują nad głowami.* „Juno“ dał już „trójkę“, już „czwórka“: 70-ka, 80-ka. Minęła Krucza. *Zabójczy skręt w Marszałkowską:* 80-ka, 90-ka. Lewą stroną *mija stojący przy Hożej tramwaj.* Cudem wydostaje się spod kół nadjeżdżającej ciężarówki. Mimo czerwonych świateł serpentynami przejeżdża skrzyżowanie Alei Jerozolimskich — 90 km! 93 km! Szybciej! Dojeżdżają do mostu.



Z tyłu siedzą z wykrzywionymi od bólu twarzami ranni. „Miś“ opowiada: — „Kruszyna“ walnął w niego całą serię, ja mu jeszcze dołożyłem. Kutschera, kat tysięcy Polaków — nie żyje!!!

Już most. Pod nimi Wisła. Lekki skręt w prawo i są pod szpitalem. Szybko wybiegają z noszami. Ranni zostawiają broń w samochodzie. Chevroleta szybko odjeżdża, ażeby nie zwrócić na siebie uwagi i nie narazić rannych towarzyszy.

„Juno“ odetchnął. „Sokół“ zapalił papierosa.

— No, udało się! Aleś bracie jechał! — mówił „Sokół“. „Juno“ uśmiechnął się. Uratował swoich towarzyszy. Nie poszła na marne praca, jaką włożył w przygotowanie wozu do akcji.

— Słuchaj, a może zamelinujemy broń na Pradze i spławimy samochód — proponuje „Sokół“. — Pojedziemy do miasta tramwajem.

— Czyś ty zgłupiał?! Porzucać samochód. Napracowałem się przy nim, naharowałem i mam go szkopom zostawić. Jeszcze na niejednej akcji się przyda.

— Most może być obstawiony.

— Gdzie tam! Nie minęło pół godziny od akcji.

Ranni zostali przewiezieni do szpitala na Pragę, a garaż oddziału znajdował się na Woli przy ul. Ogrodowej. Mosty były ciągle kontrolowane przez zbrojne patrole żandarmerii. Samochód „Juna“ zwracał uwagę swoim wyglądem. Był podziurawiony, uszkodzone drzwiczki, wybita tylna szyba. Zostawienie broni na Pradze i porzucenie samochodu na jednej z ulic, to było najwłaściwsze wyjście z tej sytuacji. Zwyciężyło jednak przywiązanie do maszyny. Do maszyny, którą „Juno“ sam zdobył, sam pielęgnował. Do maszyny, która niejednokrotnie ocaliła życie jemu i jego towarzyszom. Porzucać dobrowolnie samochód? „Juno“ wiedział, że coraz trudniej przychodzi zdobywanie dobrych maszyn. Czyż życie ich nie składało się z ciągłego ryzyka?

Postanowiłem: samochodu nie zostawię — wypowiedział głośną swą decyzję.

Rozmowa toczyła się, gdy samochód wjeżdżał już na Most Kierbedzia.

Nagle — zazielenił się przed nimi patrol żandarmerii; za nim drugi, trzeci.

„Juno“ nacisnął hamulec. Samochód zarył się w miejscu. „Sokół“ odbezpieczył granat. Wyrzucił go przed siebie. „Juno“ złapał za „Stena“.

Długie serie z pistoletów niemieckich.

Wyskoczyli z samochodu. *„Juno“ strzelał, ukryty za żelazną belką, krótkimi seriami“. „Sokół“ wyrzucił już trzecią „filipinkę“ — została jeszcze jedna.*

Huk rozrywających się granatów. Dzwonienie kul odbijających się od żelaznych konstrukcji mostu.

Już ostatni magazyn! Już ostatni granat! Czyż dadzą się Niemcom wziąć żywcem.

Od Pragi nadlatywał patrol żandarmerii.

Zrozumieli. Nie ma wyjścia. Przed nimi, za nimi — Niemcy. Niżej — wody Wisły. Może ona ich ocali?

— Skaczemy!

Szybko podlatują do barierki. Jeden krok i widać dwie lecące w dół postacie...

J. Fopp.

Zbigniew Wilamowski

Kurs-Warszawa

(Dokończenie z poprzedniego numeru).

Wybuchy gęstniały, zbliżały się do samochodu, to znów oddalały. Rozrywały lód na szosie lub z rykiem wczepiały się w czarną gęstość lasu. „Blokują przeprawę sukinsyny“ — „gorąco widać dzisiaj na przyczółku“ — stwierdził. „Rozgrzeję się trochę“ — pocieszał się krzywiąc usta. „Byle tylko cholery dziur w moście nie porobiły. Już rano ledwo się przepchałem“.

W odrętwieniu przypomniał sobie zabawę, w którą bawił się będąc małym chłopcem. Mignęły mu w oczach delikatne płatki akacji. „Trafi, nie trafi“. „Trafi, nie trafi“ — liczył bezmyślnie wybuchy.

Nagły przeraźliwy świst pochylił go do przodu. Upadł piersiami na koło kierownicy zasłaniając odruchowo rękoma głowę. Czuł jeszcze w podświadomości jak samochód zadrżał, skręcił się w sobie i jęknął żelazem bocznych ścian, dartych odłamkami. Nogę odruchowo całą siłą wcisnął w przyspiesznik. Zdziwiony odczuł nagle wstrząśnięcie ciała. „Sztuder“ ruszył wprzód dzwoniąc pociskami z poszarpanych skrzyń. Uniósł się lekko zwalniając przyspiesznik. Poczuł nagle falę gorąca i przyjemne wzburzenie. Nie było już dręczącego bólu mięśni. W całym ciele rozlało się niespodziewane ciepło i obojętność. Podniósł się w górę i ze zdziwieniem poczuł wilgoć. Bl.. bl.,, bulgotało coś miękko. Spojrzał w dół. Na płaszczu wykwitała rozszerzająca się plama. Dostałem — mruknął dziwiąc się, że nie czuje bólu.

Zaczął oszczędzać siły. Czuł tylko jak prawa ręka powoli bezwładnieje. Zmienię bieg — pomyślał. Potem już nie dam rady. Półmartwymi palcami uchwycił drążek przekładni i przerzucił bieg na jedynkę. „Sztuder“ zwolnił i jękliwie począł opuszczać się w dóku nadrzecznej równinie. Zbliżali się do mostu. Widział nad brzegiem grupy piechoty skulonej, w brudno - zielonych pałatkach, przemykujące się między fontannami wybuchów na drugi brzeg.

Czuł jak maszyna wtacza się ciężko zygzakami na most. Nie mógł już jedną ręką opanować kierownicy. Wparł się w nią piersiami. Poczuł nagle ostry kłujący ból zmieszany z bulgotem cicho pluszczącej o podłogę kabiny krwi.

Maszyna dobrnęła już do środka mostu. Woda z wykopanych pociskami przerębli tryskała fontanną do wnętrza. Był cały mokry. Czuł jak filcaki nasiąkają wilgotną odrętwiałością. Wtem maszyna stanęła.



Silnik ryknął radośnie odciążony z ciężaru i uspokoił się równym warkotem. Wpadłem w dziurę pomyślał.

— Trzeba włączyć przedni napęd.

Włączył z powrotem jedynkę, przycisnął nogą przyśpiesznik. Ciężki „Sztuder“ z trudem zazgrzytał przednimi kołami i wysunął się naprzód.

Kierowca przez mgłę widział już brzeg rzeki, leśną drogę, grupę żołnierzy, maszerujących ku linii boju. Automatycznymi ruchami wyrównał kierownicę, dziwiąc się, że coraz słabiej słyszy dudnienie dział i szczęk Ka-emów. Słabnę — pomyślał. — Dobrze, że już koniec.

Droga rozwidliła się w szeroką polanę, pokrytą skrzyniami pocisków. Na skraju stały „Sztudry“ z jego kolumny.

Próbował wysiadać. Nogi bezskutecznie chciały unieść się w kolanach, by natychmiast bezsilnie opaść w bezwładzie. „Hej ty tam!“ — usłyszał — „wyłaź“! Wyłaź — pomyślał. Spróbował powtórnie. Uniósł się i upadł wprost na nadchodzącego. Uchwyciła go para mocnych rąk. Wtulił twarz w ciepłą zieleń suchego płaszcza i trwał w bezruchu.

„Co? dostałeś?“ — usłyszał z oddali? „Nie. To nie to“ — próbował się bronić zimno. Poczym bezwolnie począł powtarzać: spać.., spać.

Czuł jak zdejmują mu buty, rozpinają płaszcz, bandażują. Ktoś przystawił mu do ust, piekącą wargi gorącem i goryczą, kawę.

— Nu, pij, pij — powtarzał łagodny rosyjski głos.

— Na czas przyjechałeś — powiedział nagle ktoś, kogo nie mógł dojrzeć. — Szkopy wieją. Rano będziemy w Warszawie. Trzeba amunicji.

— Gdzie? — rozchylił usta w zapytaniu. Nie mógł uwierzyć. W Warszawie— powtarzał w bezgranicznej radości.

Powoli odrętwienie poczęło ustępować. Widział już wyraźnie rannych leżących na noszach i bladą bezsennością siostrę. Rosyjski punkt opatrunkowy, uprzytomnił sobie z nagłą jasnością. Uspokojony ciepłem i poczuciem narastającej siły, wsparł głowę o parapet i pogrążył się w ciężkim śnie.

Zbudził go warkot silników i huk rzucanych śpiesznie na samochody skrzyń z amunicją. Na dworze było już jasno. Szybkim ruchem lewej ręki wciągnął filcaki, przerzucił przez ramię karabin i skoczył ku drzwiom.

— A ty kuda? — powstrzymał go głos siostry.

— Na Warszawę! — krzyknął radośnie. — Na Warszawę — powtarzał jeszcze, biegnąc do samochodu.

Po drodze zatrzymał go porucznik.

— Dokąd inwalido?

— Poruczniku, muszę jechać — meldował, prężąc się służbiście. — Amunicja będzie potrzebna.

— Zostań — dogonisz wozem.

— Nie... nie — błagał, patrząc dowódcy bez przerwy w oczy — nie... Ja wytrzymam — odmelduję się, na inwalidę w Warszawie. — Nie czekając odpowiedzi, ruszył ku „Sztudrowi“ spoglądającemu nań oczekująco dziesiątkami dziur w ścianach i pakami amunicji.

— Na Warszawę! — powtarzał jeszcze półprzytomnie, wciągając maszynę w maszerującą linię kolumny. Na Warszawę!

•

— Rypniny — wysiadajcie kobity. Nuże — szybciej, cośta tak zaspały, wyrwał kierowcę z półodrętwienia głos konduktora. Zniknęła z przed oczu linia „Sztudebakerów“ praca śnieżną szosą na zachód, na Warszawę! Ustąpiło zdrętwienie rąk. Rypniny — powtórzył pocichu i włączywszy luz pocisnął hamulec, zatrzymując autobus przed jasno oświetlonym budynkiem wiejskiej restauracji.

SPORT

START NA ŻUŻLU

WIELE EMOCJI DLA ZAWODNIKA I WIDZA*)



Smoczyk Alfred (L.K.M. — Leszno) „robił“ Czechów jak chciał w spotkaniu Czechosłowacja — Polska. Martin Jap — szczególnie mu odpowiada.

> — *Po-o-o-szły!*
>
> — *Patrz pan, panie Teoś, „10-ka“ mija naszego.*
>
> — *Smoczyk, nie daj się! Smoczyk, nie daj się!*
>
> — *Bierze go! Bierze go — jak mamę kocham! Wzió-o-ol!*

Takie i tym podobne okrzyki wydawała kiedyś publiczność przyglądają się... wyścigom konnym, na których totalizator popularny „totek“, po zainkasowaniu grubszej gotówki, dostarcza graczom najwyższych emocji. Lecz dzisiaj rozlegają się przytoczone powyżej okrzyki, gdzie indziej. Znikł już prawie koń o wysokiej krwi. Pojawił się natomiast silnik o wysokim stosunku sprężania. Sport motocyklowy, a zwłaszcza jego najbardziej emocjonująca odmiana — wyścigi na żużlu, opanowały naszą publiczność sportową, zyskując sobie z sezonu na sezon coraz to większe rzesze zwolenników.

A początek nie był łatwy.

ROK 1946. Start na maszynach wyciągniętych z lamusa. Posklecanych z niemieckich pozostałości. Ale start pełen zapału ze strony zawodników i... wiary ze strony organizatorów, którzy widzieli, że ta konkurencja specjalnie „leży“ w typie polskiego motocyklisty.

ROK 1947. Przy większości klubów motocyklowych w Polsce powstają sekcje żużlowe. Zawodnicy przystosowują jak mogą zwyczajne maszyny do jazdy na żużlu. Coraz częściej odbywają się między klubowe spotkania. Podnosi się technika jeździecka. Publiczność zaczyna „gustować“ w tego rodzaju imprezach. Pełen nadziei i planów organizacyjnych wkracza polski sport motocyklowy w

ROK 1948. I nie zawiódł on pokładanych w nim nadziei. Stał się naprawdę rokiem przełomowym pełnym osiągnięć i sukcesów. U podstaw tych sukcesów bezwątpienia znalazła się, powstająca po raz pierwszy w Polsce, ogólnokrajowa Liga Żużlowa. Dzięki wytężonej pracy naczelnych władz Polskiego Związku Motocyklowego w ciągu ub. sezonu przeprowadzone zostały liczne rozgrywki w ramach I i II Ligi Żużlowej, w skład których weszło 18 klubów. Korzyści jakie wynikły z tych spotkań to przede wszystkim: osiągnięcie lepszych wyników od dotych-



Siekalski Jan (Motoklub — Rawicz) nie przyniósł wstydu klubowym barwom swą brawurową jazdą na torach żużlowych całej Polski. Draga (Pogoń — Katowice) — zawodnik, o którym mówią, że musi być w gorącej wodzie kąpany: miał największą ilość upadków na czarnym żużlu! Jankowski Jerzy (Polonia — Bytom) nie tylko świetny raidzista i wyścigowiec, ale i żużlowiec. Jego jazda „z głową“ — wzbudziła ogólne uznanie.

czasowych, wyrównanie (wzwyż) poziomu jazdy, lepsze opanowanie stylu żużlowego oraz udoskonalenie posiadanego taboru maszyn. Jednocześnie pojawiają się nowe talenty jeździeckie, a osiągane przeciętne szybkości coraz to poprawiają rekordy poszczególnych torów w Polsce. W tym stanie rzeczy Zarząd PZM sprowadza 8 specjalnych maszyn żużlowych marki „Martin-Jap“ i pada projekt międzynarodowego spotkania na żużlu starych, znanych na całym niemal ze kontynencie, zawodników Czechosłowacji z młodą, bo dopiero w rozgrywkach Ligi Żużlowej wyłonioną, reprezentacją Polski. Pierwsze, tej kategorii spotkanie międzynarodowe, miało się stać końcową próbą dotychczasowych wysiłków naszych żużlowców. Toteż poprzedził je dwutygodniowy obóz treningowy, który w pierwszej połowie września odbył się w Rybniku, pod kierownictwem jednego z najlepszych zawodników czeskich Franta Seberki. Wynikiem jego były

trzy spotkania i dwa zwycięstwa,

które nasi chłopcy odnieśli nad zawodnikami Czechosłowacji.

Tak przedstawiałaby się pokrótce historia rozwoju kategorii żużlowej sportu motocyklowego w ciągu ostatnich trzech lat. Jednakże samo stwierdzenie kolejnych wydarzeń nie ujmuje bynajmniej istoty tego rodzaju wyścigów, które tak zawodnikowi, jak i widzowi potrafią dostarczyć bardzo silnych emocji. Przyczyną tego jest w pierwszym rzędzie fakt, że wyścig rozgrywa się od początku do końca „na oczach“ zgromadzonej wokół toru publiczności. Już sam fakt start jest nadzwyczaj emocjonujący. Ustawione przed biegiem maszyny ruszają ze startu sprzęgłowego, tj. silniki pracują już odrazu na możliwie wysokich obrotach, przy wyciśniętym sprzęgle lub uniesionym tylnym kole (maszyna jest wtedy znacznie pochylona). W momencie startu siła, z jaką zawodnik wraz z motocyklem „wyskakuje“ do przodu, jest tak wielka, że zdarzało się niejednokrotnie, iż stanęli oni „dęba“ na tylnym kole (zawodnik nie obciążył dostatecznie przedniego koła). Podczas, gdy kilku (przeważnie czterech zawodników) znalazło się już na torze, pierwszy uzyskuje z miejsca przewagę chociażby tym, że „sypie w oczy“ ile wlezie jadącym z tyłu żużlem wylatującym spod jego tylnego koła. Tak rozpędzeni zawodnicy „wchodzą“ w zakręt. Siłę odśrodkową swej masy pokonują pracą maszyny, która jakgdyby „łamie“ się: przednie koło idzie skosem i prawie nie dotyka ziemi; natomiast tylne prowadzone po zewnętrznej stronie właściwego śladu jazdy, spełnia zadanie utrzymując równowagę i szybkość jeźdźca. Walka paru zawodników na zakręcie wygląda bardzo emocjonująco, a ustawiczna zmiana sytuacji, stwarza atmosferę napięcia wśród publiczności. Bieg trwa krótko: zaledwie ok. 4 minut (5 okrążeń 400 m toru) i po chwili znowu czterej inni zawodnicy ruszają z linii startowej. Takie sytuacje i cały szereg momentów już czysto sportowo-taktycznych, entuzjazmują widownię i zyskują raz na zawsze zapamiętałych zwolenników tego sportu.

Ale nie tylko my sami wychwalamy klasę naszych żużlowców. Oceniły ją w pełni związki motocyklowe za granicą. Posypały się zaproszenia na wspólne mecze z Holandii, Szwecji, Węgier i Czechosłowacji. Przypuszczamy więc, że i w tym roku nasi zawodnicy dzielnie podtrzymają swoją dotychczasową tradycję. Pomogą im w tym zarówno zeszłoroczne Martin-Japy, jak i mające przybyć w bieżącym sezonie jeszcze sprawniejsze od zeszłorocznych, Excelsior-Jap'y.

S. L. Strzałkowski

*) Idealnym wprowadzeniem do nin. tematu będą artykuły zamieszczone w Nr 1 i Nr 5 „Za Kierownicą“ oraz Nr 7 „Przeglądu Samochodowego“ (wyd. rok 1948). Brakujące numery wysyła nasza Administracja Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.



Start do wyścigu na żużlu jest nie mniej emocjonujący niż jego przebieg. Maszyny pracują na pełnych obrotach. Kto z zawodników „wyskoczy“ pierwszy, ten ma lepsze szanse, że pierwszy ukończy bieg. Na linii startowej (od prawej) Wąsikowski Jan (P.K.M. — Warszawa), Vanek (Svaz Zawodniku — RCS) i Najdrowski Jan (Olimpia — Grudziądz) oczekują na zielony sygnał — „Jazda“!

Zimowy raid do Monto Carlo

Raid Monte Carlo, który odbył się w styczniu (24 — 30), był wznowieniem jednego z najsławniejszych raidów samochodowych w Europie. Zawodnicy mieli wybór 6 tras okrężnych o długości ok. *3 600 km* każda: ze startów z Glasgow, Lizbony, Sztokholmu, Oslo, Florencji, Pragi i Monte Carlo.

Szybkość przeciętna nie mogła być mniejsza niż 50 km na godz. i nie większa niż 65 km na godz. Przerw neutralizowanych nie było.

W końcowym etapie odbył się bieg górski, którego trasa została podana do wiadomości zawodników dopiero na starcie.

Wśród zgłoszonych zawodników nie brak było asów międzynarodowych i kierowców wyścigowych. Między innymi udział wzięli: Wharton — raidowy mistrz na Fordzie, Allard — na wozie własnej konstrukcji, znany sprzed wojny — Van Keulen, Sorret — na Citroenie, Rosier — na Renault, Dobry — na Bristolu (brał udział w ostatnim raidzie A. P.), młody Moss na Alvisie, ekipa 6 czeskich Aero-Minorów i mistrz Francji Chiron na Austinie.

Ogółem wystartowało przeszło 200 wozów. Według marek, najwięcej zgłoszono Fordów, bo aż 14 wozów. Dalej idą: Citroen i Lancia — po 12 szt., Chevrolet — 11 szt. itd. Ogółem 56 marek produkowanych w 7 krajach.

(Szczegółowe wyniki Raidu M. C. w następnym numerze „ZK“).

Don.

Nowe rekordy w klasie 125

W minionych miesiącach pobito w klasie 125 cm 4 rekordy światowe, ustanowione przed wojną. Jeździec Gino Cavanna na włoskim motocyklu „F. B. Mondial“ osiągnął wyniki daleko odbiegające od rezultatów przedwojennych w tej klasie.

Start lotny na 1 km — 130,104 km/godz.

Start lotny na 1 milę — 127,108 km/godz.

Start stojący na 1 km — 94,0 km/godz.

Start stojący na 1 milę — 104,183 km/godz.



Motocykl wyścigowy Mondial jest owocem długoletniej pracy inż. Druisiani i inż. Sieti. Jest to 1 cylindrowy 4 takt o średnicy i skoku 53 x 56 (123,5 cm). Rozrząd napędzany wałkiem królewskim. Stosunek sprężania 9,7 : 1. Przy jeździe rekordowej użyto paliwa 80 oktanowego. Siła motoru przy 8 600 obr./min. wynosi 10 KM, waga całkowita — 76 kg. Jest godne uwagi, iż motocykl ten nie był budowany jako maszyna rekordowa.

(R. I.).



W ostatnim dniu ub. roku zmarł jeden z największych kierowców świata Malcolm Cambell w wieku: 63 lata.

Cambell był „specjalistą“ od rekordów. Pobił on bezwzględny rekord szybkości samochodu aż 9 razy. Był pierwszym człowiekiem, który przekroczył 300 mil/godz. (480 km/godz.). Miało to miejsce w 1935 r. na dnie wyschłego słonego jeziora w Bonneville. W późniejszych latach Cambell interesował się rekordami łodzi motorowych osiągając w 1939 r. szybkość przeszło 226 km/godz.

Nowe Nortony — na start!

Z sześciu wyścigowych Nortonów-Manx, sprowadzonymch w ub. sezonie (czerwiec) przez Zarząd PZM, tylko cztery zostały odrazu przydzielone czołowym zawodnikom. Tak więc po „pięćsetce“ otrzymali poznaniacy: Mieloch i Nowacki, a „350-ki“: Brun Stan. i Jankowski Jerzy. Dwa pozostałe motocykle przydzielono dopiero po zakończonym sezonie, dwom „szczęśliwcom“, którzy bezwzględnie sobie na to zasłużyli. Są to: Jerzy Dąbrowski, obecnie już właściciel nowiutkiej „500-ki“, oraz Witold Antoniewicz z Unii Zielona Góra, cieszący się z „350-ki“.

Pomyślnych startów w sezonie 49 roku!

SPORT

WIELKIE WYŚCIGI MOTOCYKLOWE

O MISTRZOSTWO ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

Wyniki uzyskane przez radzieckich motocyklistów w ub. sezonie zwróciły na siebie uwagę sportowców całego świata. W poprzednim numerze „ZK“ omówiliśmy niektóre rekordy uzyskane w wyścigach o mistrzostwo Związku Radzieckiego.

Wyniki w klasie „750-tek“ są mniej ciekawe. Pierwsze miejsce zajął W. Kułakow (Siły Zbrojne), osiągając średnio 131,842 km/godz., co jest, zdaniem sportowców radzieckich, znacznie poniżej maksymalnej wydajności tego typu motocykla.

Znacznie lepsze wyniki osiągnęły „750-ki“ w biegu terenowym, gdzie Korolowi z moskiewskiego „Dynamo“ udało się przebyć 100 km w 1 godz. 54 min. 56 sek.

Wśród motocykli z przyczepkami na czoło wysunął się G. Wartanian z „Irbickich Zakładów Motocyklowych“, osiągając czas 2 godz. 04,40.

W czasie zawodów przeprowadzono próby szybkości z miejsca i z rozbiegu. Szczególnie warto zapoznać się z wynikami próby szybkości z miejsca, która najlepiej świadczy o wysokich własnościach dynamicznych motocykli radzieckich.

Imponujący wynik uzyskał T. Taszkin na 125-ce M-1-A, osiągając średnią 88,71 km/godz., bijąc tym samym rekord Anglika Neska, osiągnięty na motocyklu „New Imperial“ o 41,37 sek. (87 km/godz.).

Wyniki osiągnięte przez M-1-A we wszystkich próbach i biegach świadczą dobitnie o przewadze procesu 2-suwowego w silnikach o małej objętości roboczej nad 4-suwowymi.

Jasnym staje się również, że dla osiągnięcia lepszych wyników w 2-suwowych motocyklach o większym litrażu, należy zamiast jednego cylindra o większej pojemności stosować dwa cylindry, każdy po 125 ccm.

Również i w klasie „350-tek“ padły dwa nowe wszechrosyjskie rekordy. *Zawodnik Kirylow na motocyklu „GK-1“ osiągnął przy próbie szybkości z miejsca 121,212 km/godz., a przy starcie lotnym 166,435 km/godz.*

Osiągnięte w wyścigach o mistrzostwo ZSRR wyniki świadczą, że radziecka technika samochodowa, jak i umiejętność jazdy zawodników niezwykle wzrosła w czasie ostatniego roku. Szkoda tylko, że w naszych krajowych zawodach nie widzieliśmy dotąd ani jednego z doskonałych nowych motocykli radzieckich. Warto byłoby, aby PZM, sprowadzając angielskie „Nortony“ i „Triumphy“ pomyślał również o sprowadzeniu kilku 125-tek „M-1-A“ i wyścigowych „GK-1“.

REKORDY „COOPERA“



[illegible] Moss osiągnął w ub. sezonie kilka zwycięstw na samochodziku wyścigowym Cooper 500 (silnik Jap 496 ccm, moc 38 KM przy 6.000 obr/min) i przekroczył szybkość 160 km/godz. Ze startu stojącego Moss uzyskał szybkość na dystansie jednego — km. — 108,8 km/godz. —

Wspomnienia delegata PZM i AKRCS z Londynu

KONGRES FICM

FICM — Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes — Międzynarodowa Federacja Klubów Motocyklowych — istnieje od roku 1904. Jest to najwyższa magistratura w sporcie motocyklowym. Obecnie jednoczy ona związki narodowe 27 państw, w tym również Polski. Ani Związek Radziecki ani Stany Zjednoczone nie są reprezentowane w Federacji. Siedziba Federacji dotychczas mieszcząca się w Londynie, w najbliższym czasie będzie przeniesiona do Szwajcarii.

Prezesem FICM jest obecnie Szwajcar, M. Haecker, wiceprezesami delegaci związków narodowych Francji, Szwecji, Wielkiej Brytanii, Belgii i Czechosłowacji. Prezesem komisji sportowej FICM jest Holender, p. Nortier (wybitny dziennikarz sportowy), jego zastępcą Włoch, hr. Lurani Cernuschi (znakomity rekordzista świata). Dotychczas Polska nie była reprezentowana we władzach FICM.

FICM w sposób autorytatywny reguluje wszystkie zagadnienia sportu motocyklowego przez wydawanie kodeksów, regulaminów i instrukcji sportowych jak i technicznych oraz przez ustalanie warunków i terminów zawodów międzynarodowych. W ten sposób FICM wpływa bezpośrednio na produkcje maszyn. Toteż na terenie Federacji ścierają się dość wyraźnie, choć na pozór w sposób niewidoczny, interesy przemysłu motocyklowego, w tym wypadku Wielkiej Brytanii, Włoch, Czechosłowacji i Francji.

Ostatni jesienny kongres FICM odbył się w Londynie. Polski Związek Motocyklowy wysłał na ten kongres swego delegata, który równocześnie reprezentował interesy AKRCS, który jest najwyższą władzą sportu motocyklowego w Czechosłowacji.

Kongres zajął się przede wszystkim ostateczną redakcją od roku opracowywanego nowego kodeksu FICM oraz nowych regulaminów sportowych, które od wielu lat niezmieniane wymagają modernizacji. Kodeks i Regulaminy będą ostatecznie zatwierdzone na kongresie wiosennym i wejdą w życie od 1.I. 1950 r.

W nowym kodeksie zasady demokratyczne, tj. że każdy związek narodowy, bez względu na liczebność, posiada równe prawa i głos, zostały zachowane, mimo akcji rozwiniętej w kierunku przeciwnym przez brytyjski Auto Cycle Union.

Sprawa, która była w przygotowaniu, ale która na skutek stanowiska delegata polskiego w ogóle nie wpłynęła na porządek dzienny, była sprawa przyjęcia w tej czy innej formie Niemiec Zachodnich. Mogło chodzić o przyjęcie do Federacji związku klubów motocyklowych Bizonii, względnie o afiliację poszczególnych klubów Zach. Niemiec, względnie o zezwolenie na start poszczególnych jeźdźców. Na kongres przybył w sposób niewyjaśniony b. prezydent niemieckiego Automobilklubu niejaki Herr Kroth, który przed wojną został mianowany honorowym prezydentem czy też wiceprezydentem FICM. Takich honorowych prezydentów jest paru — mają oni z tego tytułu dożywotnie prawo uczestniczenia w obradach FICM, co prawda bez prawa głosowania. W czasie wojny „z a p o m n i a n o“ Krotha skreślić z listy. Delegat PZM, mgr Tadeusz Szumowski, w sposób kategoryczny sprzeciwił się uczestniczeniu Krotha w obradach, oświadczając, że gdyby „spostrzegł“ jego obecność to postawi formalny wniosek o usunięcie go z sali posiedzeń. W tych warunkach żaden wniosek nie został zgłoszony, sprawy jednak należy stale pilnować, gdyż reaktywacja motocyklistów niemieckich w Bizonii ma swoich zwolenników i w świetle wydarzeń politycznych będzie nabierać coraz większej aktualności.

Uchwalono przyjąć do FICM Bułgarię. Na zakończenie wyrażono nadzieję, że w najbliższej przyszłości sport motocyklowy ZSRR znajdzie się w ramach Federacji. Na wniosek delegata polskiego zaproszenie to skierowano pod adresem wspaniale rozwijającego się sportu motocyklowego Związku Radzieckiego.

Następny kongres odbędzie się w pierwszych dniach kwietnia br. w Luksemburgu. *(Sz.)*

„Z A K I E R O W N I C Ą“
W Y D A W N I C T W O M O N
„P R A S A W O J S K O W A“
R E D A K T O R N A C Z E L N Y
WILAMOWSKI ZBIGNIEW kpt.
U K Ł A D G R A F I C Z N Y
NIESTEROWICZ MIECZYSŁAW
A D R E S R E D A K C J I
W A R S Z A W A
UL. FILTROWA 2/4, POK. 422
TEL. 89400, W E W N. 172
A D M I N I S T R A C J A
W A R S Z A W A
AL. J E R O Z O L I M S K I E 55
D R U K Z. G. P. W. NR 1
Nr zam. 232 B-71514

TO i OWO MOTOCYKLOWE i SAMOCHODOWE

KRONIKA WARSZAWSKA

Wydział Ruchu i Motoryzacji ukarał doraźnym mandatem w r. ub za przekroczenie przepisów ruchu, ok. 45 000 osób, z czego połowa przypada na kierowców samochodowych. Około 10 000 kierowców zostało ukaranych za drobne przewinienia grzywną w wysokości od 300 do 1000 zł. Resztę ukarano grzywnami od 1000 do 10000 zł.

*

Delegatura Starostwa Grodzkiego do spraw ruchu i motoryzacji ukarała w styczniu br. Tadeusza Skrodzkiego pozbawieniem prawa jazdy na dwa tygodnie i 10000 zł. grzywny, Franciszka Wojdę i Mariana Żółkiewskiego taką samą karą. Stanisława Krzyżewskiego, za spowodowanie wypadku ukarano odebraniem pozwolenia na przeciąg lat trzech i 10000 zł. grzywny.

*

Rynek warszawski prawdopodobnie nasycony został już taksówkami. Dowodem tego jest fakt, że w bieżącym roku zmniejszyła się ilość zgłaszanych do rejestracji taksówek. Podczas, gdy w r. ub. o tej porze rejestrowano przeciętnie około 100 taksówek miesięcznie, to teraz liczba ta zmalała do 15.

(S. C.)

Trochę historii

40 LAT TEMU

Małolitrażowe samochody miały już swoją wyścigową kategorię 40 lat temu. Wozy do 750 ccm pojemności skokowej silnika, wchodziły w kategorię tzw. „Voiturette".

Poniżej reprodukujemy zdjęcie takiego wozu marki Sizaire Naudin, który zwyciężył w wyścigu organizowanym w 1907 r. przez siostrzane czasopismo paryskie „L'Auto".

Zwracamy uwagę na „opływowość" uwidocznioną w zbiorniku paliwa! **Don**



TYLKO DLA NIEPALĄCYCH

(a może nie dla nerwowych)

Mam w sobie dziwny lęk. Nie chciałbym na przykład, przez rozpryskującą się szybę samochodu, zaprawić głową w słup. Ani nawet wrazić w jelita kawałek żelaza (takie sobie samochodziarskie „harakiri"). To nie żadne uprzedzenie z mojej strony. Naprawdę. Po prostu lęk, którego tylekroć nie mogę się pozbyć, ilekroć mój przyjaciel - kierowca — w tym wypadku wróg — rozpoczyna swoje manipulacje z papierosem. Kazio bowiem, to nałogowy palacz. A ja chociaż nie zaliczam się do przeciwników tego nałogu, to jednak...



I znowu ten lęk.

Ale już mi przeszło. Powyżej przezwyciężyłem się. (Przepraszam za przerwę!) „wolałbym uniknąć takich wzruszeń. Kazio jak zwykle prowadzi. Nic dziwnego, maszyna jego i koniec! Niestety chłopak ma ciężki pomyślunek i... nogę. Dlatego nigdy nie zdejmuje jej z przyspiesznika. A jak naciska, to już do deski.

Jedziemy więc Strzałka trąca „90-kę" i co raz bardziej kokietuje „95-kę". Asfalt mokry. Ruch na szosie mocno podkuty — widocznie dzień jarmarczny w powiecie. Nagle Kazio chce zapalić. Jedna ręka już mu błądzi po wewnętrznych kieszeniach marynarki. — „Gdzież ta papierośnica, cholera!" — ciska przez zęby (ale nie zwalnia!) Systemem po nitce do kłębka, papierośnicę znajduje wreszcie w tylnej kieszeni spodni. Aby ją wydostać Kazio unosi się trochę (ale nie zwalnia!) i zlekka opierając swój potężny tułów na kierownicy — w tym momencie znaleźliśmy się nad samym rowem — z zadowoloną miną o b u r ą c z otwiera zacinający się zamek (ale nie zwalnia').

Dalszych szczegółów nie pamiętam, gdyż w tym momencie zemdlałem, a Kazio przejechał trzecią kurę tego dnia (szósta sztuka drobiu w ogólnym rachunku). Z opowiadań wiem tylko, że jednak udało mu się zapalić tego papierosa (ale nie zwalniał!). Co prawda wszystkie cztery błotniki i obie lampy miał zniszczone. Przepędził z szosy resztę furmanek i pełen triumfu dojechał do domu w doskonałej formie (ale nie zwalniał).

Następnej nocy śnił mi się Kazio pędzący w obłokach tytoniowego dymu, ku niebu i napis umieszczony nad siedzeniem kierowcy:

„Tylko dla niepalących".

Obudziłem się z mocnym postanowieniem: więcej z Kaziem nie jadę. strz.

Muzeum Komunikacyjne w Warszawie zyskało dwa nowe, ciekawe eksponaty. Pierwszy z nich to najstarszy w Polsce Samochód marki „Oldsmobile" wyprodukowany w 1896 roku w Detroit. Posiada on dwa biegi i jednocylindrowy, chłodzony wodą silnik. Samochód rozwijał ongiś szybkość d o 20 k m/g o d z. zabierając oprócz kierowcy jeszcze jedną osobę.

KONKURS Błyskawiczny „ZGADNIJ"

Tym razem:

Karykatury motocykli.

Prosimy o odgadnięcie marek czterech motocykli przedstawionych poniżej.

1 — ? 3 — ?
2 — ? 4 — ?

Za trafne odpowiedzi (równorzędne drogą losowania) przesłane do dnia 20 bm. przeznaczamy:

I nagroda — siodełko motocyklowe „Plastil" (nowe!)

II nagroda — akumulator motocyklowy 6 V „Tudor" (nowy!)

III nagroda — dętka motocyklowa 3.50 × 19 „Stomil" (nowa!) oraz 7 (siedem) kwartalnych, bezpłatnych prenumerat „ZK".



Odpowiedzi na adres: Redakcja Z. K. Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pokój 422

SZKLENIE I MALOWANIE SAMOCHODU

(a może by tak coś konkretnego)

Do lipca 1949 r. wszystkie samochody użyteczności publicznej (autobusy, taksówki itp.) muszą wstwić szyby nietłukące f-my „Phyroflex". W związku z tym zaobserwowano, że kierowcy zaopatrują się w szyby nierospryskujące „okazyjne" i nie posiadające stempla fabrycznego. Zaznaczyć należy, że szyba bez stempla może narazić kierowców na grzywnę, gdyż patrolujące milicjanci będą mieli obowiązek zwracania uwagi na stemple firmy. Trudno oczekiwać, aby milicjanci, którzy i tak przeciążeni są pracą mieli czas na wyjmowanie szyby i badanie jej (np. kawałkiem cegły)

Również z końcem br. mija termin lakierowania dorożek samochodowych (po prostu: taksówek) na nowy kolor przepisowy. My, ze swej strony, radzimy pospieszyć się z lakierowaniem, aby móc skończyć przed ukazaniem się... nowego zarządzenia o przemalowaniu taksówek. (strz.)

„DROGA" SAMOCHODU

Ciekawie bardzo przedstawia się „droga" samochodu w ciągu jego przeszło półwiekowego istnienia. Przypatrzmy się jakim ewolucjom ulegał pojazd mechaniczny, który początkowo przypominał zwykłą bryczuszkę konną a teraz...?



Rok 1899. Pierwszy model „Tatry" w niczym nie przypominający obecnie spotykanych „ogoniastych" modeli 8V.

Przejdźmy jednak kolejno poszczególne fazy tej samochodowej drogi. Oto modele:



Rewelacja 1896 roku.



Niemniejsza rewelacja z roku 1900.



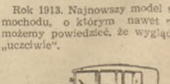
W pięć lat później wzbudzał sensacje ten nisko skarosowany wóz.



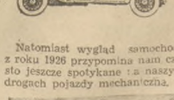
W roku 1907 taki sportowy samochód spędzał sen z powiek zwolennikom automobilizmu.



Rok 1913. Najnowszy model samochodu, o którym nawet my możemy powiedzieć, że wyglądał „uczciwie".



Natomiast wygląd samochodu z roku 1926 przypomina nam często jeszcze spotykane na naszych drogach pojazdy mechaniczne.



Rok 1949. Jeden z najnowocześniejszych samochodów świata ZIS — 110 produkcji Moskiewskiej Fabryki Samochodów im. Stalina.

SPROSTOWANIE

Nieprawdą jest jakoby nasz popularny PKS był instytucją młodą, licząca sobie zaledwie czwarty roczek, a więc okres w którym wypadają mleczne zęby.

Prawda o PKS-ie wygląda zupełnie inaczej. Wprost rewelacyjnie! Prawdę tę wydobył, znany na terenie całego powiatu Bujdowice „pekaesolog" Alojzy Pośpiech. Na nasze usilne prośby mistrz Pośpiech obiecał wprowadzić Czytelników „ZK" w sedno sprawy. Toteż po zaopatrzeniu się w bilecik (trudno — PKS) zajmujemy szybko miejsca, bo właśnie mistrz Pośpiech ogłasza dzisiejszy kurs:



AUTOBUS Nr. H-215 - EPOKA KAMIENNA - ODJAZD!



I mknie PKS po gładkim asfalcie z szybkością 10 km na godzinę. Obsługa jest sprawna i liczna. Mechanik zalewa bez przerwy. Ten od szybkości zmienia biegi oszczepem. Kierowca, śmiało wychylony w pędzie, wypatruje celu podróży. A obserwator ze swego gniazda melduje:

— Hej tam! Opuszczać ogon, bo zawadzimy. Zaraz przejeżdżamy pod mostem!

Na te słowa pomocnik skręca linę, a zmęczony całodzienną pracą siln(ik)y „Ichtiocentaurus 2V" odwraca z gniewem główkę. W tym momencie panowie przerwali czytanie gazet i podziwiając kształty zawyrokowali:—

— Tak. To przecież ostatni model. Potężna bestia!

Poczym znowu ze stukiem rozpoczęli wertować prasę.

Prawdziwe ożywienie następowało dopiero na przystankach. Nie pomagała potęga argumentacji konduktora i czar PKS-owskiego munduru. Zawsze znaleźli się tacy, którzy swymi walizami tarasowali całe przejście. Zachrypłe od wymiany słów głosy trzeba było natychmiast ratować kilkoma łykami, czegoś mocniejszego, dopiero wtedy uspakajały się nerwy podróżnych.

Po takich przejściach i jazdach nic dziwnego, że skromny zazwyczaj personel autobusu nabierał zawodowych nawyków. Propozycja: — Chodź kolego na jednego! — wtedy znalazła swój początek. Jasne, że nigdy od tego czasu nie spotkała się z odmownym przyjęciem.



Czy poznać można, że to naprawdę PKS, jak twierdzi mistrz Alojzy Pośpiech? Jeżeli jednak nie przekonał wszystkich, to zapraszamy na następny kurs „PKS w epoce faraonów. (Odjazd Nr 2 „ZK" str. 12).

Lest.